昭和47年11月10日発行（月刊）第31号　昭和47年2月21日　国鉄首都特別扱承認雑誌　第878号　昭和47年1月12日　第三種郵便物認可

1972
11
NOVEMBER
No. 31

世界の傑作機

特集 マクダネル・ダグラス A-4スカイホーク

9
DX
8162
MARINES
DANGER
RESCUE
VMA-324
158162
DX9
DX
864
MARINES

Photo — F.R.MacSorley.

航フ写真集シリーズ　第4集

太平洋戦の“陸鷲”の記録

日本陸軍機写真集

B5判　総アート188頁（カラー16頁）　定価990円

好評発売中（航フ72年5月増刊号）

太平洋戦争当時の“陸鷲”たちの全盛の姿を鮮明に写した記録写真集ができました。掲載写真は全部未発表写真です。なかには，国産のカラー・フィルムで撮影した屠龍，鍾馗，呑龍などもあり，これは日本の写真史上でも貴重な資料といえるものです。

はじめてカラーでおめみえする“陸鷲”たち……。どうぞお近くの書店で，ぜひ一度ごらん下さい。

保存版として，大判の写真を折り込み，布クロス表紙の上製本を作りました。書店には並びませんので，直接当社へご注文下さい。
●B5判　総アート188頁（カラー16頁）
限定上製本　定価2000円　送料200円

書店にご注文か，当社へ直接お申し込み下さい。

申込先　〒101 千代田区神田神保町1－55　㈱文林堂

航フ写真集シリーズ　第1集

第2次大戦

ドイツ軍用機写真集

B5判　総アート192頁（カラー12頁）　定価990円

好評発売中（航フ71年10月増刊号）

第2次大戦で活躍したドイツ空軍を，ドイツ宣伝隊が撮影したと伝えられる日本で初めての第2次大戦中のカラー写真10枚，モノクロ写真300枚（すべての写真が未発表といえる）を掲載した写真集です。ドイツ機ファンなら是非お買求め下さい。

航フ写真集シリーズ　第2集

第2次大戦　アメリカの戦闘機

P-51ムスタング写真集

B5判　総アート176頁（カラー16頁）　定価990円

好評発売中（航フ72年2月増刊号）

ノースアメリカン社の傑作戦闘機P-51ムスタングの写真集です。第2次大戦で活躍，その後も，レシプロ戦闘機としては余命の永い活動を続けたムスタング。現在でもエア・レースに出場する程の高性能機の記録です。是非ご購読下さい。

航フ写真集シリーズ　第3集

太平洋戦・開戦前夜の

日本軍艦写真集

B5判　総アート166頁　定価990円　好評発売中

航空ファン別冊

太平洋戦争開戦前の日本の軍艦（戦艦・巡洋艦・駆逐艦・潜水艦・その他の艦艇）の英姿を，海軍専属のカメラマンが撮影した大変に美しい写真集です。未発表写真も数多く掲載し，歴史的資料としても貴重なものです。

A-4 SkyHawk

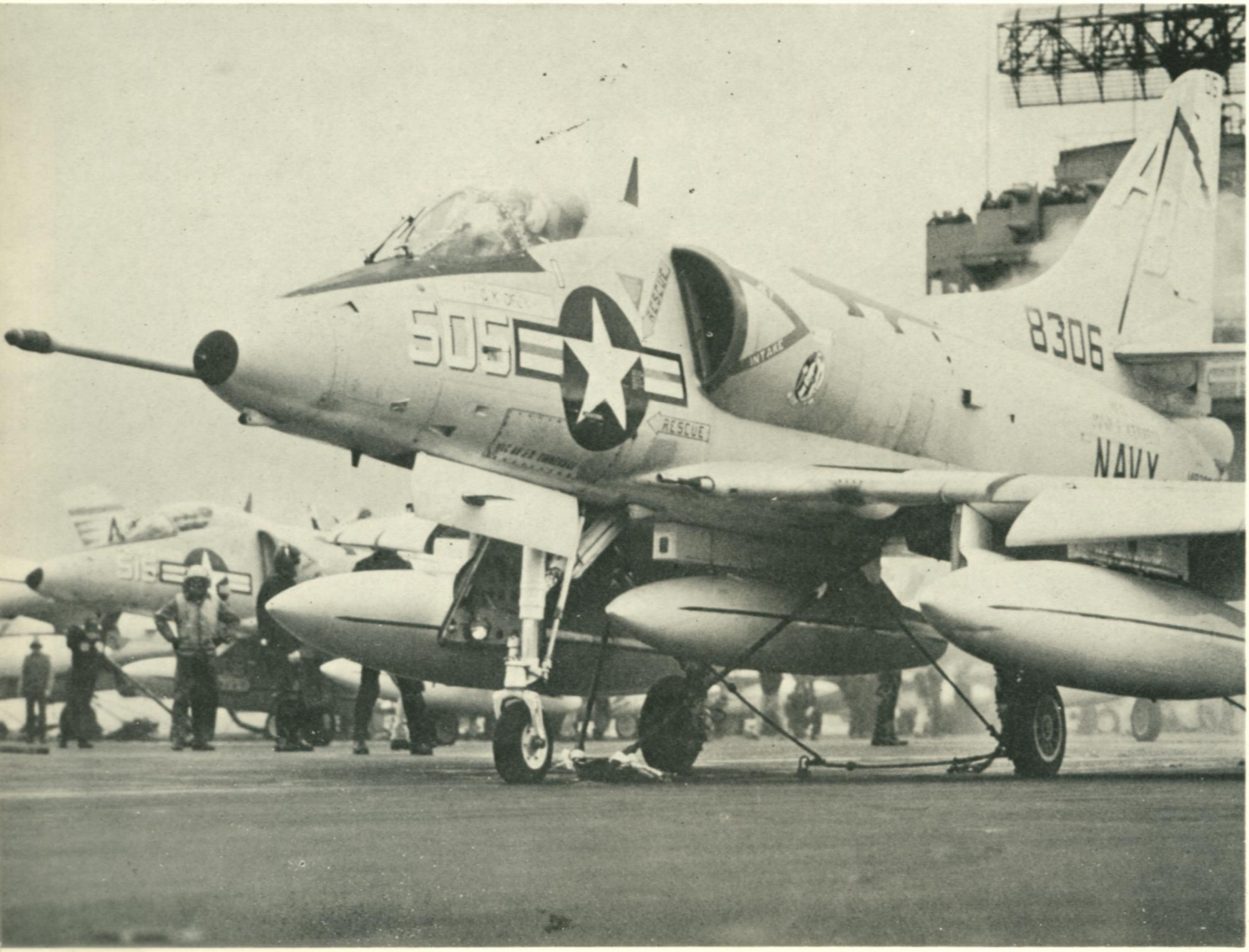
AK
VA-12
NAVY
307

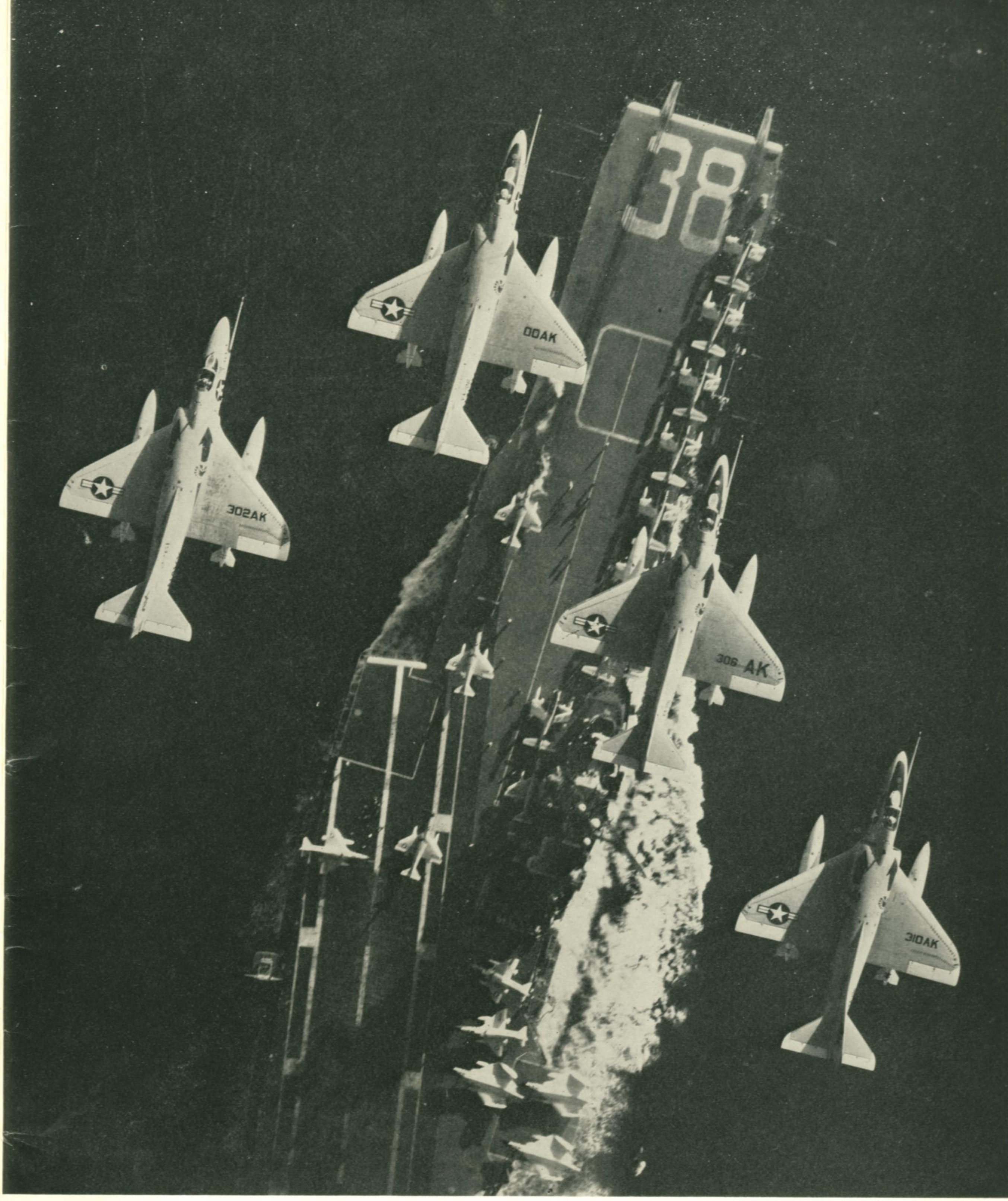
GLADIATORS

1950年に起った朝鮮戦争で，ジェット機は軍用航空機の主役として確固たる地位を築きあげたが，以然として過渡期の状態であり，スピードは出るものの重く，航続距離が短く，しかも爆弾の搭載量は少ないうえに整備に手間どった。そんななかで，装備の多様化と重量の増加は，必然的に機体価格の上昇を招き，1940年当時，第1線戦闘機1000機を買えた予算が，1950年にはわずか200機に満たないものとなっていた。

ダグラスのエド・ハイネマンをチーフとする設計陣は，そんな流れを打破すべく，50年から51年にかけて新しいジェット機の計画を練り始め，米海軍もしだいに興味を持ちはじめるようになった。ダグラスA-4スカイホークは，このような時代背景のもとで生まれてきた，米海軍最初のターボジェット軽攻撃機であり，当初の着眼点が正しかったこと，それをまた，みごとに実現させたことが，1980年代まで寿命を保証されている大きな理由である。

◀ Photo－H.Nagakubo



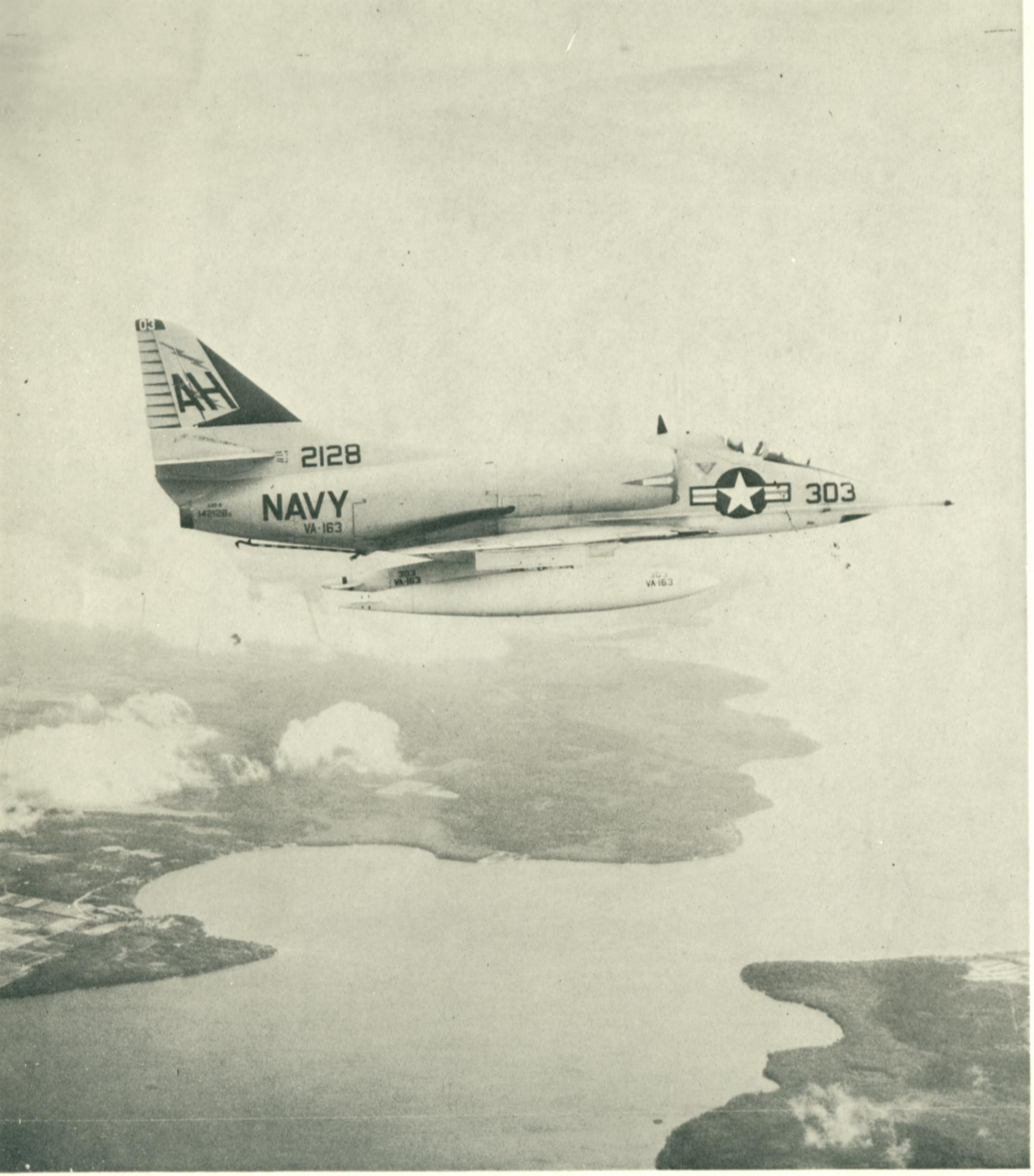


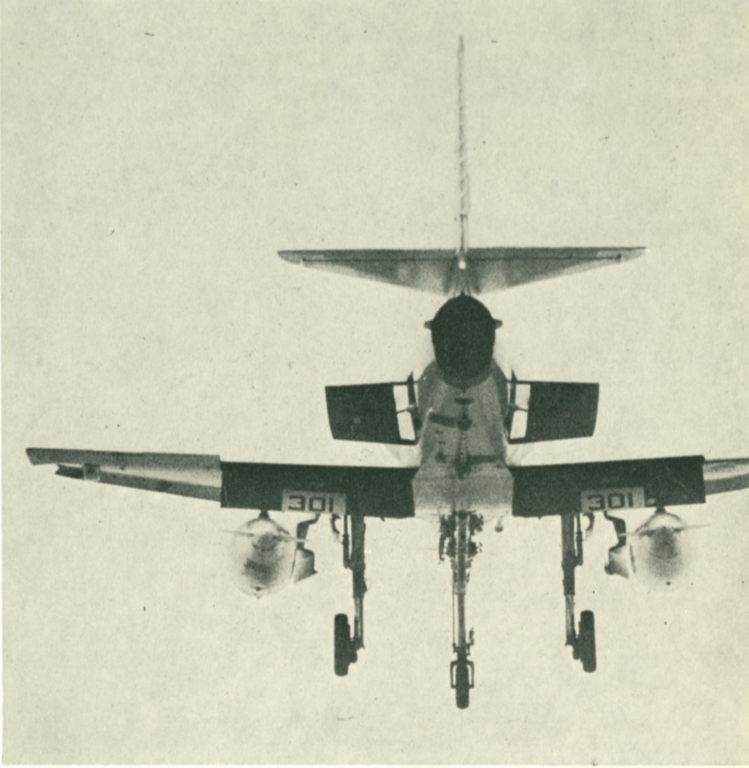
◀　空母ジョン。F.ケネディのカタパルトに向けタキシングするVA-95のA-4C。

（左ページ上）　真冬の厚木飛行場に着陸するTA-4F。修理のためはるばる南ベトナム，ダナン基地から飛来したのであろう。

Official U.S.Navy Photos

▲　空母シャングリ・ラーの上空を編隊で飛ぶVA-106のA-4Bスカイホークたち。フライトデッキ上に見えるのはA-1スカイレーダーとF-6スカイレイ，そしてスカイホーク，すべてダグラスが作った飛行機ばかりである。





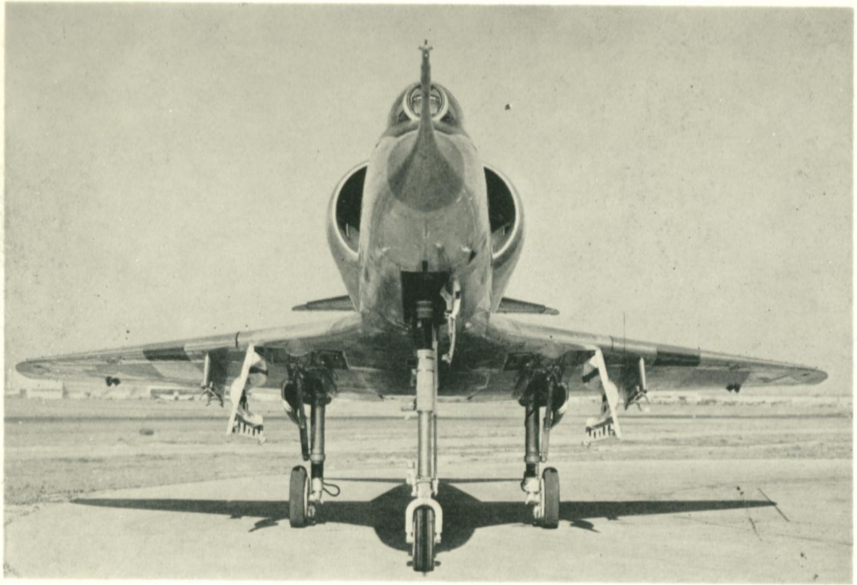
▲　小さな胴体と主翼に大きなスプリットフラップ，それにエアブレーキ，頑丈そうな脚まわり。正面，あるいは後ろから見たスカイホークは今でも新鮮な感覚をもっている。

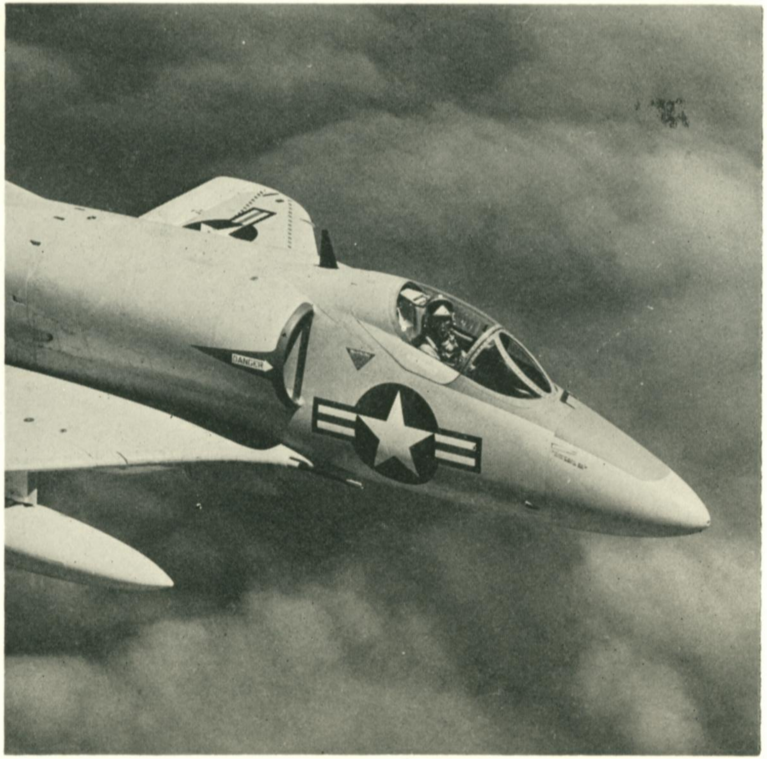
◀　スカイホーク・シリーズ中，もっとも胴体が短かかったA,B型は実にかわいらしい側面形をもっている。“Tinker Toy”（鍛冶屋のおおもちゃ）とニックネームをつけられたのも，こんなとこに理由があったのだろうか。写真は1961年1月，米海軍航空誕生50周年を記念してフロリダ州のペンサコラ海軍基地で開かれたファイアパワーデモンストレーションに参加したVA-163のA-4B。

▼　これはA-4の持つ迫力をあますところなく表現した写真，轟音と激しくふきつける潮風，油のにおいが伝わってくるようである。キューバのグアンタナモ湾でこれから発艦しようとするVA-106のA-4C，航空母艦インデペンデンス上のひとコマである。

Official U.S.Navy Photos

301
AG
RESCUE
INTAKE





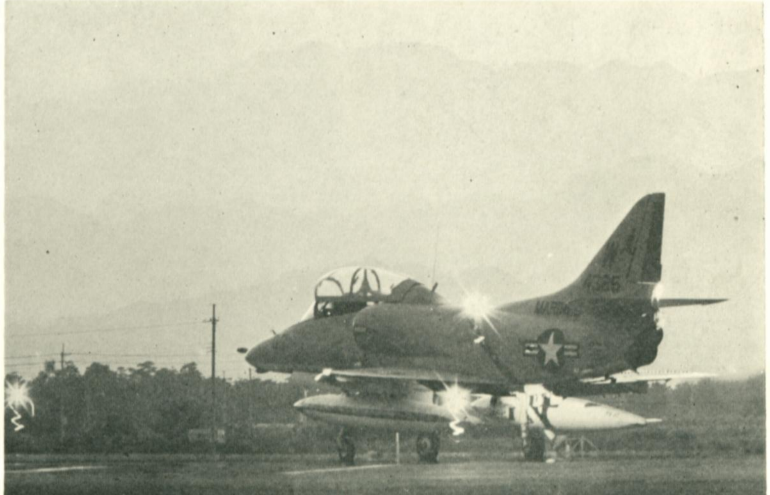
ATTACK SQUADRON 127

VA 144

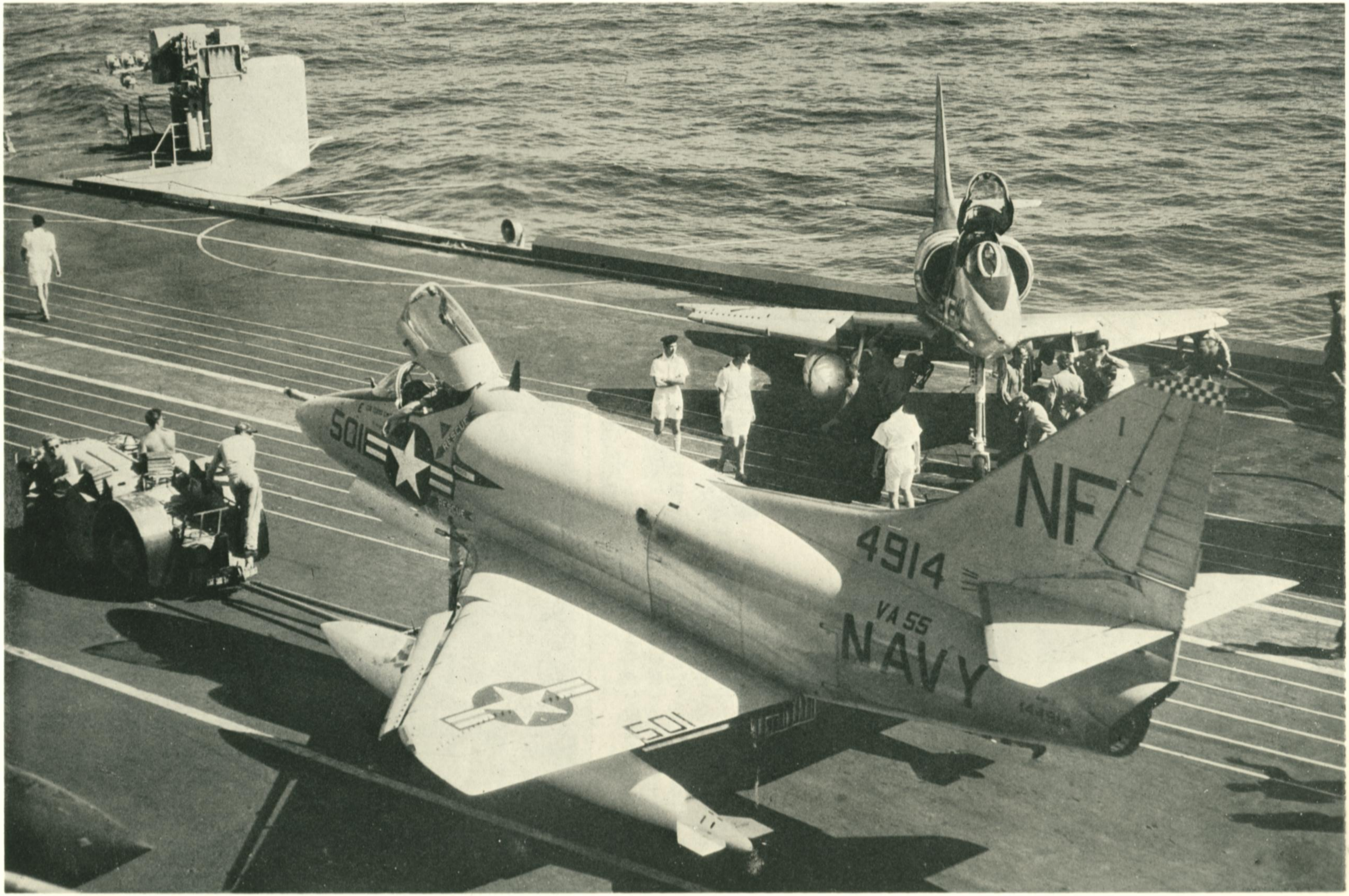
(上)　ロールアウト直後のA4D-2（A-4B）Bu.Aer.No.142082，アルミの肌が非常にきれいである。A-4Bの生産型と違う点はスラットのボーテックスジェネレーターの数が少ないこと，アプローチライトが左翼前線になく，前脚柱に取付けられていること，そしてランディングライトが主脚ドアについていないことなどである。

（右上）　A-4Bの機首。ごらんのとおりウインドシールドのワイパーすら装備していない，徹底した簡素化，それから生まれる軽い機体，これがA-4の設計方針だったが，反面，装備品の貧弱なことは，天候による活動の制限を招いていた。

(右)　真夏の夕暮れ，横田基地でテイクオフのパーミッションを待つ岩国海兵隊航空基地のTA-4F。クロスカントリー飛行は米海軍，海兵隊の場合，国内のどの基地に行ってもよいことになっている。だから自然と観光地には外来機が集中し，週末にはとりわけにぎわうのである。

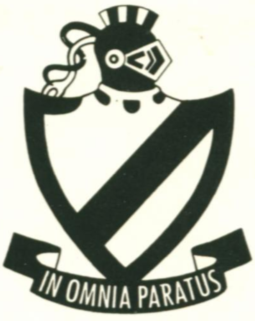


クロスデッキフライトでイギリス海軍の空母HMSヴィクトリアスに着艦したV.A-55のA-4B，クロスデッキはNATO，あるいはSEATOの演習でよく行なわれている。


501
RESCUE
NF
4914
VA 55
NAVY
144914
501

311
NAVY
8083
NL
VA-153

ATTACK SQUADRON 23


IN OMNIA PARATUS

スカイホークという名前が採用されるまで，ダグラスではA-4を設計者にちなみ“ハイネマンのホットロッド”と呼んでいた。軽攻撃機とはいっても，爆装をはずせば戦闘機として通用することを米海軍は伝統的に信奉していたので，運動性の良し悪しは，攻撃機を作るうえでも大きなファクターとなっていた。これが結果的によかったわけで，対潜空母の防空戦闘機となったり，後で複座にして高等練習機となる道が開かれたのである。

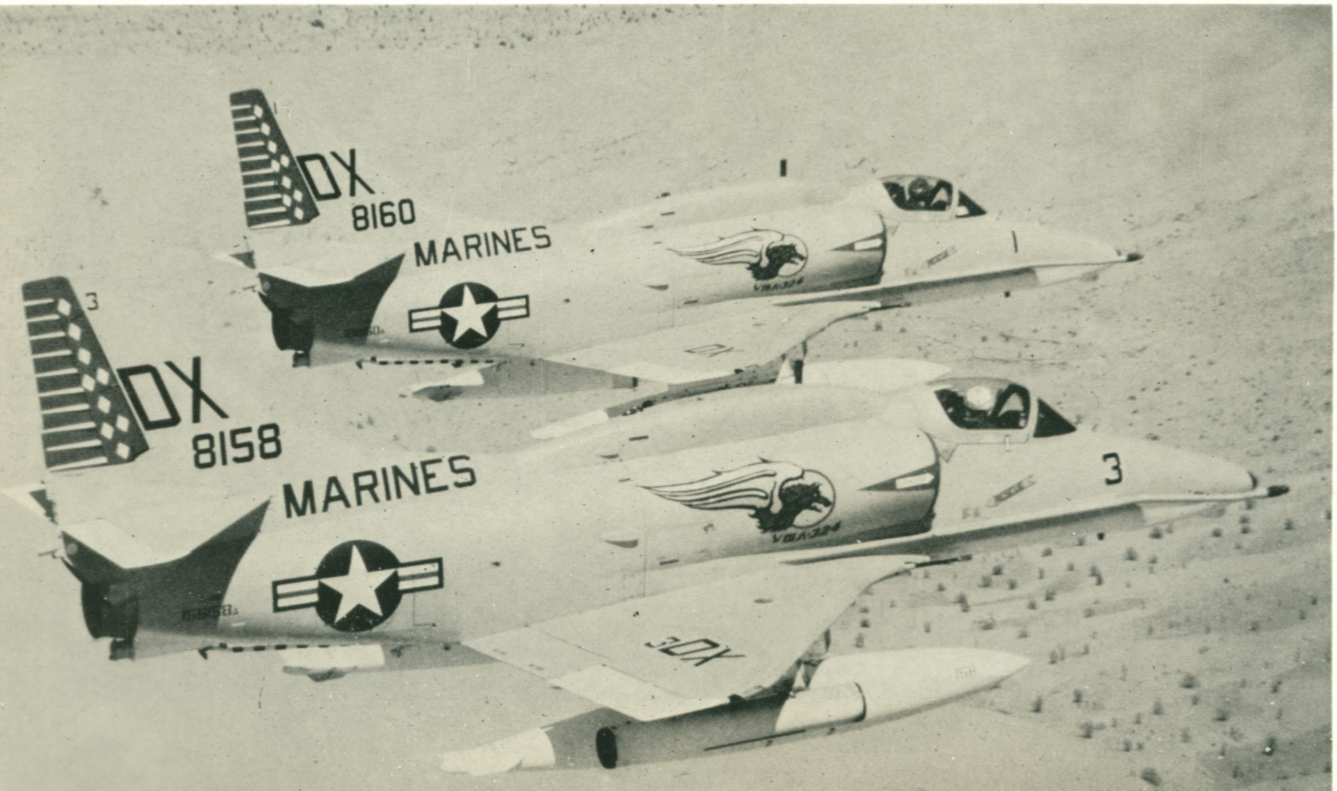
▲ プラスチック・モデルではありません。重さ7トンの実物です。まっ白な雲をバックに，青い尾翼を輝かせて着陸する“ブルーテイルフライズ”VA-153のA-4Eスカイホーク。 写真 高橋泰彦

▶ 軽快に離陸するVA-12のA-4E，相模湾沖を航行する空母シャングリ・ラーに向かって帰るときのもの。 Photo—H.Nagakubo

▼ エレメントで飛行するVMA-324のA-4M。

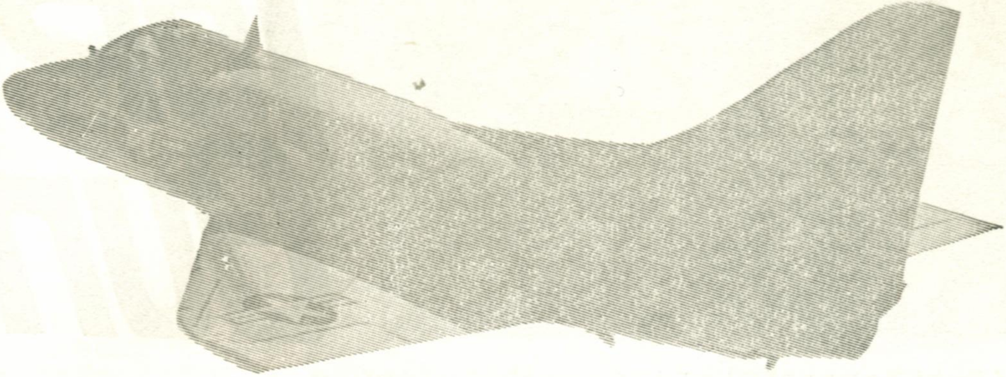
Photo—McDonnell Douglas

414
AJ
VA-12
8609


DX
8160
MARINES
VMA-324
DX
8158
MARINES
3
3DX

世界の傑作機

1972/11月号　目次



FAMOUS AIRPLANES OF THE WORLD

特集
A-4 スカイホーク

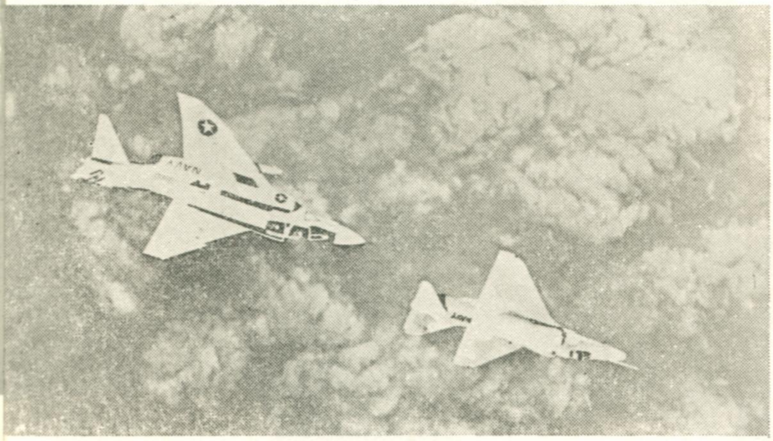
フォト
A-4 SKYHAWK〈口絵〉……………………3
A-4 A～N……………………………23
AIR WAR IN VIETNAMと6日戦争…39
A-4のスコードロン……………………59
写真解説・水上春樹

カラー
〈フォト〉カムフラージとマーキング
(1)……………………………… 31
(2)……………………………… 34
(3)……………………………… 38

図面
A-4M スカイホークII　長久保秀樹　32 36

記事
TOP GUN　林　達也　12
A-4シリーズ　永井四郎　16
スカイホークII　須貝芳久　19
A-4の部隊配属一覧表　横田俊郎　21
A-4の塗装とマーキング　徳永　進　47
ミグキラー――ウルフパックと呼ばれた戦闘機隊――　小林康彦　52
NEWS　57
傑作機のエプロン…………………… 58
次号予告・編集あとがき……………… 58

No. 31
BUNRIN-DO



TOP GUN

スカイホークがファントムを撃墜したことがあるといったら信じる人はいるだろうか？　そのうえ，ただの１発も射たないで，といえば，だれもがマユツバとしか思わないだろうが，これはミグに化けたときの話である。だから，チャンスはいくらでもあった。1969年，カリフォルニア州サンディエゴで何があったか，北ベトナムのミグはあとでいやというほど思い知らされるのである。

林　達也

「トップガンの誕生」

1968年，米海軍航空システムズ軍団は，過去３年間の北ベトナム上空における空中戦の実態を分析したところ．彼らの使用しているミサイルが，このような戦争では，意外と役立たないことに気がついた。

ミグ撃墜に占めるミサイル対ガンの比率は３：１で，ミサイルを期待どおり有効に使用するためには，信頼性とこれを扱う乗員の熟練を必要とすることがわかった。

また，ドッグファイテングにおいて，米海軍主力戦闘機Ｆ-4ファントムⅡが，期待どおりの成果をあげていないことも指摘された。数字を見ると，68年11月１日の北爆停止までに，米海軍が撃墜したミグの総数29機のうち，18機までが，機動性に優れたLTV F-8クルセイダーによるもので，Ｆ-4は８機，残りがＡ-4スカイホークと，Ａ-1スカイレイダーによるものだった。

これをさらに機種別で見ると，MiG-21撃墜総数８機はＦ-4，Ｆ-8が各４機ずつで同じだが，軽快なMiG-17では，Ｆ-8の14機に対し，Ｆ-4はわずか４機であった。

さらに米海軍は，統計上の数字を分析するだけにとどまらず，実際，ファントムをミグのような軽快な戦闘機とドッグファイティングさせる実験を試みたのである。

もちろん，ミグを入手するわけにもいかなかったから，朝鮮戦争当時，MiG-15のライバルだったＦ-86セイバーを使用することに決め，メリーランド州空軍，第104戦術戦闘中隊で余命を保っていたＦ-86Ｈセイバーを借りうけ，カリフォルニア州ポイントマグー海軍ミサイルセンターで，同基地駐留のＶＸ-4所属Ｆ-4ファントムと，ドッグファイティングを行なった。

その結果，ファントム出現当時，まったく比較すらされなかった，この朝鮮戦争のオールドスターが，ファントムを撃墜できることが立派に証明されたのである。

これら一連の分析と，実験の報告が，海軍作戦部長（CNO）に提出され，それには，ミサイル使用法に慣れ，ACM（空中戦闘機動法＝Aerial Combat Maneuvering）に，熟練したドッグファイティングに強い乗員を養成することが，今後，北ベトナムでの空中戦を有利にすすめる上で重要だと述べられ，そのための乗員養成機関設立が勧告された。

こうして1969年１月，カリフォルニア州サンディエゴのミラマー海軍航空基地に，米海軍戦闘機兵器学校（NFWS＝Navy Fighter Weapons School），一般にはトップガンの名称で知られる，海軍ファイタージョッキーたちの巣窟が誕生したのである。

マングース

米海軍は，ACMに熟練したパイロットを生みだすには極端に性能が違う機体と，ドッグファイティングさせることが有効なことを，先のＦ-4対Ｆ-86の実験で学んでいたので，トップガンでは，優秀な機動性を持った，ダグラスＡ-4スカイホークを仮想敵機として使うことに決めた。

このため，ミラマーに駐留するＶＦ-126のＡ-4Ｅを，わざわざ機銃その他，外部搭載物をはずし，軽量化させてこの任務に使用した。これらストリップにされたＡ-4Ｅは，Ｅ型（エコー）の改造という意味で“スペシャルエコー”と呼ばれ，パイロットたちには，北ベトナムのミグがよく使うタクティックス（戦術）が情報担当将校から教え込まれた。

そのうえ，ベトナム上空ではＶＩＤ（肉眼による識別＝Visual Identification）を行なってから射撃するように決められていたため，ＶＩＤをむずかしくするため国籍マークは消され，さらに迷彩塗装が施こされた。

これには，タン・ブラウン・グリーンの３色あるいはブルー２色とグレイ，さらに全面グレイといった，バラエティに富んだものが用意され，白色の海軍機を見慣れたパイロットたちに，実戦気分を味わさせるのに充分であった。

いつのころからか，これらのＡ-4

Eには“マングース”というニックネームがつくようになった。マングースとは，インド産のイタチに似た，愛くるしい姿をした小動物で，そのくせ猛毒を持ったコブラを殺してしまう，ちっちゃなくせにとても強い捕乳動物である。

ところが，これは，かわいらしいA-4にぴったりのニックネームというだけではなかった。事実，A-4Eマングースは，F-4“コブラ”を空戦中，幾度か撃墜していたのである。

米海軍がF-4対A-4の模擬空戦訓練を行なうにあたって，もっともユニークだった点は，F-4に与えられた運動上の制限を，この訓練に限って無視してもよいということだった。だから，マングースに喰らいつこうとするファントムのパイロットは，時としてあまりに激しい操縦をした結果，スピンストールにおちいり，運の悪い連中は，回復できず地上に激突してしまったのである。

また，激しい空戦で機体に10Gもかけてしまい，リベットがはずれて，命からがらミラマーにたどりついた機体もあった。墜落こそまぬがれたものの，生還したファントムにとって，待ち受けているものは，長い療養生活だった。

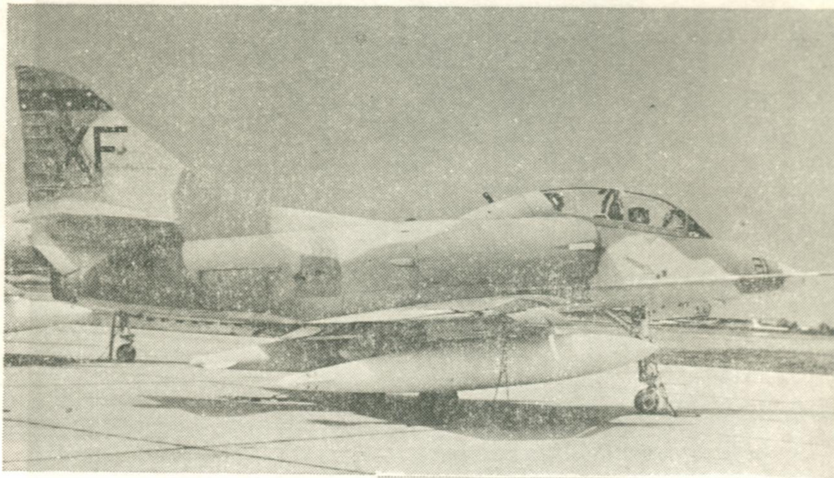
マングースとは，決して愛すべきニックネームではなく，米海軍ファイタージョッキーたちを身震いさせる，おそろしい名前だったことが，これでおわかりだろう。

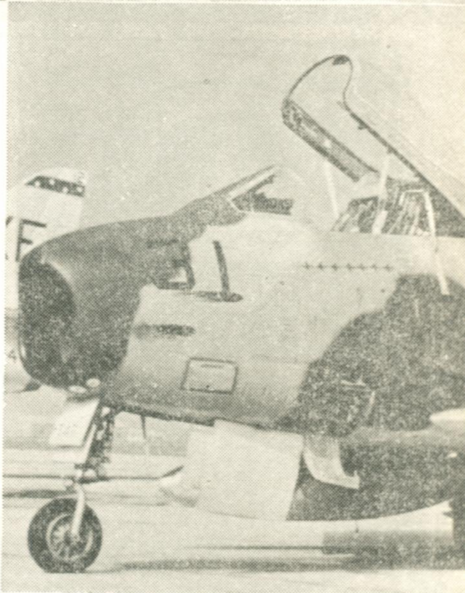
シラバス

トップガンはF-4部門をVF-121が，F-8部門をVF-124とそれぞれ分けてあり，どちらも西海岸の乗員訓練部隊である。そして，VF-126が，先ほど述べたA-4Eマングースを使って，彼らに強烈なシゴキを行なう。

このトップガンに入学するためには所属飛行隊の司令官から推薦状をもらうとともに，訓練に使う戦闘機と，それを整備する人員を派遣してもらわなければならない。だから，必然的に各飛行隊の選抜きが集められ，トップガン出とは，すなわち米海軍ファイタージョッキーたちのエリートを意味することになった。

学期は4週間，計100時間で，そのうち，75時間を学課，25時間を訓練飛行で過す。講義には，ときとしてNASAのテストパイロット，ペリイ・ディールとか，グラマンのF-14

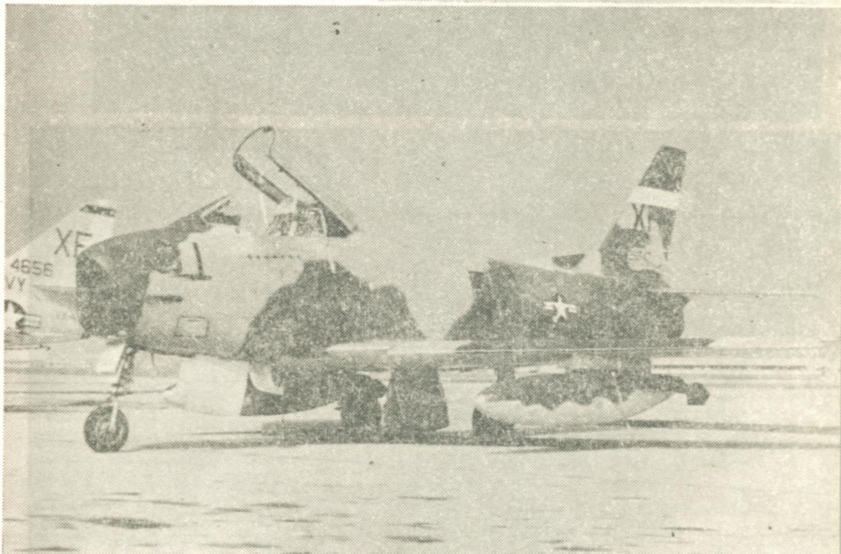


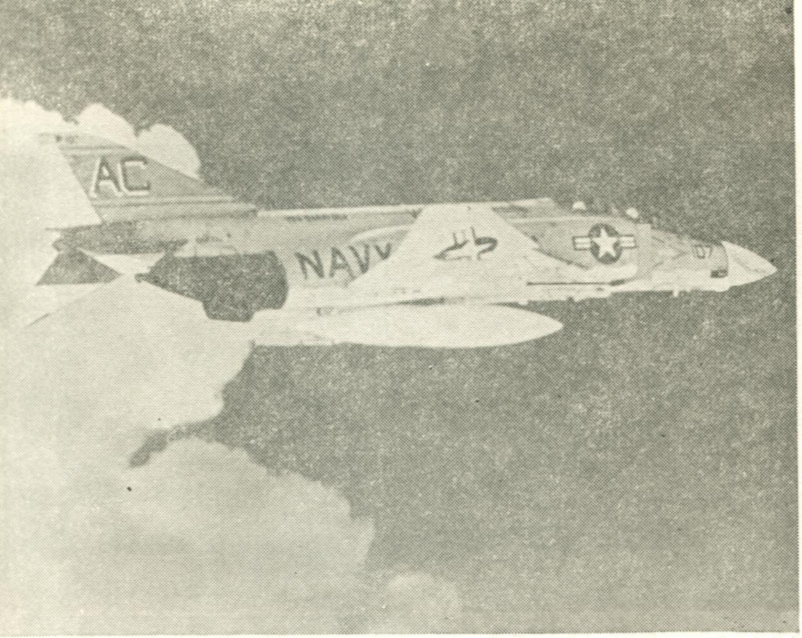


▲カリフォルニア州ポイントマグー海軍ミサイルセンターに駐留するVX-4のTA-4Fスカイホーク。1968年VX-4はACMの改善をするため各種の実験開発を行なっていた。
▶同じVX-4所属のF-86H。この機体はF-4と空中戦の実験を行なった1機でキャノピ下にはF-4の撃墜マーク計7コが記されている。もっとも7回，ファントムをしとめるために何回ファントムによって撃墜されたかは明らかでない。
▼上と同じVX-4，31号機（F-86H-S/N，52-5747）の全景　迷彩塗装は米州空軍（メリーランド州空軍第104戦術戦闘中隊）のときのままである。なおVX-4のF-4Jにはマングースと同じ水色の迷彩塗装をした機体や全面黒色のものなどがある。

写真，左ページ上は太平洋上でマングースとドックファイティングを行なうトップガンのF-4J。

(Photos by Roy Lock)

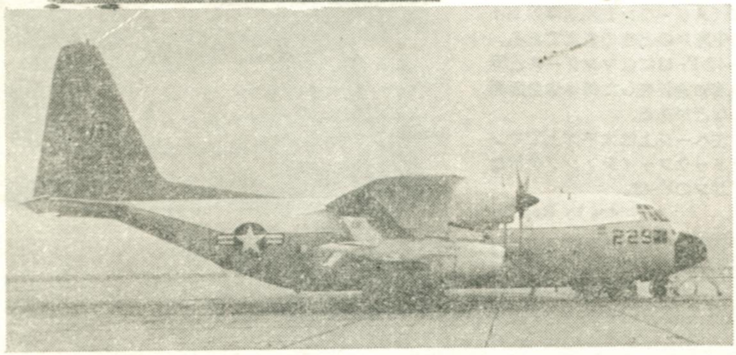


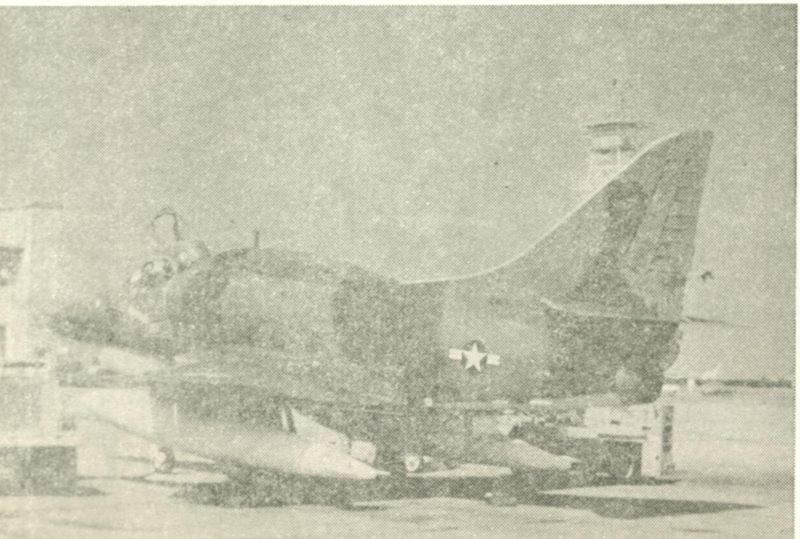


UNITED STATES NAVY
FIGHTER WEAPONS SCHOOL

▲　ヴァージニア州オシアナのVF-31所属F-4J。
◀　トップガンのエンブレムでブジャーキ大尉のA-4E“ブッシュワッカー”に描かれているもの。レティクルにとらえられたMiG-17を意味している。
▼　翼下にBQM-34ファイアビーを搭載したVC-6のDC-130Aハーキュリーズ。

写真最下段　VF-101キイウエスト分遣隊所属と思われるA-4Eで水色の2色迷彩，ACMの実験に使われている。





テストパイロット，ハル・ファーリィなどがインストラクターとして招かれ，彼らの最高の専門技術を教示する。

ここで教わる内容は，通常兵器取扱法，ACM手順，空対空射撃，F-4，F-8ウエポンズシステム，空対空ミサイルオペレーション，電子警戒，そして北ベトナム戦闘機の能力と戦闘方法，それに対する米海軍戦闘機の性能と使用法，などである。

こうして，ひとつひとつ理論をマスターするごとに，フライトシラバスが行なわれ，初めの7時間は，基本的な対地攻撃と空対空射撃が教え込まれる。なかでもユニークなのは，エルセントロ飛行場のチョコレートマウンテン実弾射爆場で行なわれる対戦車攻撃訓練で，リモートコントロールで動きまわる本物の戦車に対し，爆撃を行なうものである。

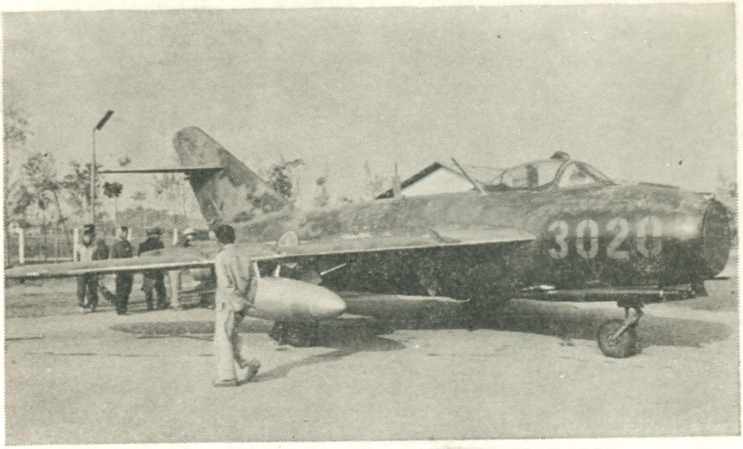
つづいて空対空射撃訓練が，VC-7のA-4によって曳航されるダートターゲットを目標として行なわれ，海軍のF-4B，Jは固定機関砲を装備していないためMk.4ハイペッグ・ガンポッドを取付けて射撃する。

これらの基本的なフライトシラバスが終了すると，次はいよいよ18時間にわたる，トップガンの中核ともいえるA-4Eマングースとの，ACM訓練が始まる。しかし，4週間の学期も終りに近くなると，F-8クルセイダー，A-6イントルーダー，そして米空軍防空軍団のF-106デルタダートも，F-4の敵として参加するようになり，パイロットたちは，どんな戦闘機が相手になっても戦える能力を養なって行く。

そして，このころになると，空対空ミサイルオペレーションが加わりミラマーを飛び立った2機のエレメントによるF-4は，スパローとサイドワインダーを装備して北上し，カリフォルニア州ポイントマグー沖にある，パシフィックミサイルレンジと呼ばれる射撃区域に向かう。

一方，ポイントマグーを飛立ったDC-130Aハーキュリーズは，BQM-34Aファイアビー標的機をレンジ内で発射し，F-4のエレメントに連絡する。

エレメントのリーダーとウイングマンは，ただちにポイントマグーからの誘導を受けて逃げまわるファイアビーを追跡し，VIDを行なうと，リーダーは“タリホー“を叫び，ウイングマンはリーダーを支援，カバ



北ベトナム空軍のMiG-17フレスコ戦闘機。機首には７コの米軍機撃墜マークが赤星で描かれている。たぶんベトナム戦のトップエースというのは北側に所属しているだろう。

ーし飛びつづける。もしファイアビーがリーダーに反撃しそうな姿勢をとった場合，ウイングマンは直ちに捕捉，撃墜しなければならない。

射程に入ると，リーダーはミサイルを発射するが，この間の動きはポイントマグーでテレメーターによって観測，記録され，後で，カリフォルニア州コロナにある，米海軍艦隊ミサイルシステムズ分析開発グループによって分析される。そして，なぜ発射したミサイルは命中しなかったのか，また，どのようにして，なぜ命中したかという分析結果が，各パイロットに伝えられる。

こうして，４週間にわたるトップガンでの訓練を終えると，最後にストライクエスコートのマヌーバー（演習）が行なわれ，通常８機のA-7に，２機のF-4からなるストライク部隊が編成される。

レムーア海軍基地を飛立ったA-7の編隊は，サンディエゴ沖でトップガンのF-4と合流し，途中KA-6Dからの空中給油を受けて予定コース上を進む。

あらかじめ決められた地点を通過すると，山かげ，あるいは雲の中から不意に襲ってくるマングースに，編隊は注意をはらわなければならない。そしてカリフォルニアの山岳地帯上空で，激しいドッグファイティングが必ず展開されるのである。

この迫真にみちたマヌーバーは，戦闘機乗員のストライクエスコート能力改善に極めて効果的であり，それゆえ，卒業前のトップガンたちに絶対必要とされる訓練である。

艦隊の敵マングース

トップガンの第１期卒業生が69年３月３日に生まれた1年後，第18期生が訓練を終了し，これによって全艦隊の戦闘飛行隊は，トップガン出が必ず所属することになった。トップガンの１クラスは４組，つまりパイロット４人，RIO(レーダー迎撃官)４人の計８人から成っているので，71年７月までに米海軍は144人のトップガンを持っていたことになる。

こうして，ひととおり各飛行隊にトップガンがゆきわたると，マングースたちは新たな敵をもとめて遠く米大陸を横断し，ヴァージニア州オシアナまで出張するようになった。

これは「艦隊の敵プログラム」と呼ばれ，それまでミラマーにパイロットを呼んで訓練していたのを，各飛行隊の駐留基地に出かけて，10日間のACM訓練を行なうようになったからである。

フライトシラバスは，初め，エレメント単位のF-4対マングース１機で行なわれ，技術が増進すると，エレメント対エレメント，つまり２対２のACMと移って行く。訓練を終えるたびに，F-4のパイロットは，マングースのパイロットから細かい点の注意を受け，彼らの能力はまして行く。この「艦隊の敵プログラム」の結果，各飛行隊のACM技術は目に見えるほど改善されたといわれる。

タリホー

トップガンのインストラクターたちには，ミグキラーが何人もいた。たとえば1965年６月17日，初めてベトナム戦でミグを撃墜したJ.C.スミス中佐などである。しかし，トップガンは北爆停止後に設立されたため，卒業生がミグにお目にかかれるチャンスはまるでなかった。

ベトナム戦のトップミグキラーだった米空軍のロビン・オルズ将軍は，「ミグは士気を高めてくれる。というのも，ファイター・パイロットたちは，空中戦が好きで，当たろうが当たるまいが，ミサイルを発射すれば大喜びする連中だから」と述べたことがあるが，事実，だれも実戦で「タリホー！」と叫んだものはなく，士気はまるであがらなかった。

トップガンが設立されてちょうど１年目の1970年３月28日，トンキン湾に浮かぶ空母コンステレーションから１機のRA-5Cヴィジランティが飛び立った。つづいてVF-142のF-4Jが２機，この３機は北爆停止後もつづけられている北ベトナム上空の偵察任務を持ちF-4は非武装偵察機RA-5Cのエスコートだった。

編隊がタンホアの上空にさしかかったとき，エスコートのリーダー，J.E.ビューラー大尉は，迎撃に上がってきたMiG-21を発見した。「タリホー！」ビューラーと彼のウイングマンは直ちに応戦，数分後，ミグは火の玉となって落ちていった。

この戦果は，北爆停止後，初の米軍機によるミグ撃墜となった。そして，もうおわかりだろう，トップガンが戦かった最初の記念すべきミグだったということは……

世間がトップガンを注目するようになるまで，それからさらに２年待たねばならなかった。

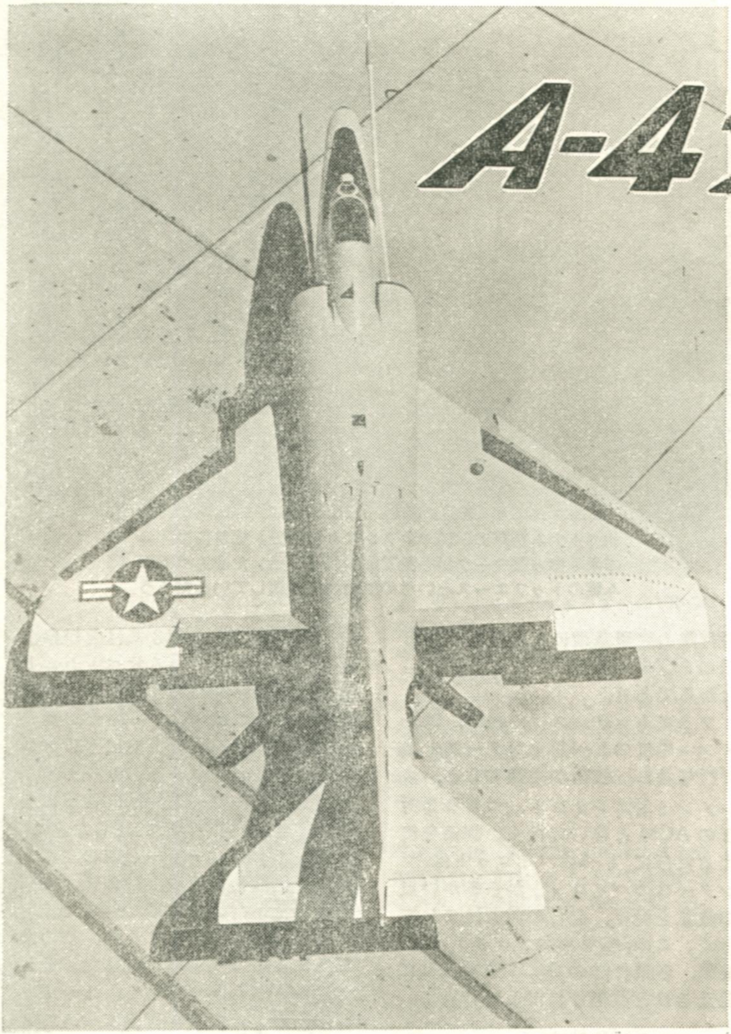
1972年４月，北爆が再び開始され，この時点では，もうすべてのファイタージョッキーたちは，マングースを経験ずみだった。

ミグがもしトップガンに挑戦すればどんな結果を招くか，数字は端的に示している。３月６日から６月11日まで，トップガンは18機のミグを撃墜し，逆にミグは，１機しか撃墜することができなかった。

18：１の撃墜対被撃墜率，この記録が驚異的なレコードだということは，朝鮮戦争全期間を通じて8：1，北爆停止までが３：１だったことを思い起こせば容易に想像できよう。

しかも，３月から６月まで，同期間における米空軍の記録は，朝鮮戦争当時のアベレージにも達しない６：１だったのである（空軍はトップガンのような訓練はしなかった）。

A-4シリーズ



上から見たA-4F

1952年のスタート

A-4は，1952年の春にダグラス社が小型の戦術艦上攻撃機の設計案を米海軍に提出したことから始まり，52年6月21日には開発の契約が行なわれた。

機は，「軽量・単発・単座・高性能の艦上機で，急降下爆撃・侵攻・直援が通常爆弾と核弾頭の両方でできること」が必要とされ，制空権の確立しない戦場でも使えることとなっていた。これは，当時としては，たいへんな要求で，A-4はこれを実現できたからこそ，1970年代にも主力攻撃機として生き残れたといえる。

ダグラスは当時，ターボプロップのA2D艦攻を手がけていたが，エンジンの不調で開発を持てあましていた。

52年10月にはモックアップ審査が終り，19機の発注が間もなく行なわれた。A2Dの開発は中止され，その予算はA-4に回された。

XA4D-1として，原型1号機(BuNo. 137812)が初飛行したのは，1954年6月22日で，ダグラス社のテスト・パイロット，ボッブ・ラーンが操縦した。その後の飛行で3号機(BuNo. 137814)は，55年10月15日，500km/hの周回コース上で1, 192. 62km/hrの平均速度を出したが，これは攻撃機としては世界最高の記録だった。

XA4D-1という呼称は，1号機が飛行して間もなく廃止されて，A4D-1（A-4A）と改められた。

56年10月には，VA-72にはじめて1機が引渡され，艦隊導入計画（FIP）がはじまった。

A4D-2は，ブルパップ空対地ミサイルを積め，新しい航法コンピュータを持ち，空中給油が受けられるほか，空中給油の母機にも使えるうえ，油圧系統を2重にしたのがA4D-1と違っている。

A4D-2（A-4B）は，方向舵が表と裏を逆にしたように，横の骨組が出ているのと，空中受油棒を機首の右側に固定して張り出しているのが，A型と外観上異なる。

B型の生産機数は542機で，1970年ごろからは予備役に編入され，多くがTA-4Bという単座の練習機となった。

A4D-3は，全天候長距離攻撃型として計画された型で，4機が発注されたが，実機の完成前にキャンセルになった。

レーダーや電子装置は高性能なものとし，エンジンは燃料消費量の少ないP&W J52として，要求を満たす予定であった。中止の理由は，電子装置の値段が予定より上ってしまったのと，海軍機は長距離攻撃を行なわないという方針に沿ったためだといわれる。

A-4C（A4D-2N）は，エンジンをJ65のままで電子装置はA4D-3ほどの高性能化を計らずに作られた，性能向上型である。1号機は1958年8月21日に初飛行し，60年2月から実戦配備が開始された。この型にはまた，高性能オートパイロット，低空爆撃装置，地形回避レーダー，迎角指示装置などが新しく取付けられた。生産機数は638機で，62年12月に艦隊への引渡しが終った。

A-4Cの2機は，米陸軍のテストを受けるため，車輪を2個ずつにし，ドラッグシュートを61cmのものにしたが，テスト後は海軍の仕様に戻され，標準の生産機として部隊へ配属されている。

A-4E（A4D-5）は，エンジンを

推力が大きいＪ52として，胴体もそれに合わせて再設計され，主翼は補強されて，翼下にパイロンを５個付けられるようにした。これでＡ-4の爆弾搭載量は8,500ポンド(4,000kg)となり，これを積んでの行動半径は1,100km強となった。

Ｅ型は，Ｃ型の最後の２機ぶんを改造して，59年７月30日から建造が開始され，61年７月12日に初飛行し，62年12月にはＶＡ-23へ引渡しが行なわれた。

最近では，一部の中古機がイスラエル空軍に供与され，背のふくらみを追加して使用されているものもある。

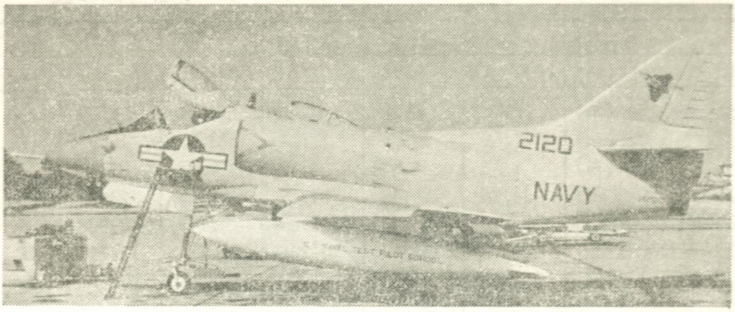
TA-4Fは複座の戦闘練習機で，１号機は1965年６月30日に初飛行した。これは，1964年に米海軍がＴＡ-4Ｅとして発注し，初飛行直後までこう呼んでいたもので，飛行後にＴＡ-4Ｆとなり，35機が発注された。（うち，３機はＡ-4Ｅの最後の３機を転換して製作した。）

ＴＡ-4Ｆは，もちろん複操縦式で教官用に後席を新設したほか，スカイホークとして，はじめてゼロ・ゼロ射出座席，スポイラ，前車輪ステアリング装置を新たに取付け，その後の改良型のスタートとなる多くの新しい装置を取付けている。

65年５月から引渡しが開始され，139機が作られた。

A-4Fは，米海軍用の攻撃機で，推力を4,218kgに上げたＪ52-Ｐ-8Ａボータジェットを装備し，1966年８月31日に原型が初飛行した。ベトナム戦の経験を容れてコクピットのまわりは防弾を強化し，ゼロ・ゼロ射出座席を取付けたほか，低圧タイヤを付け，前車輪はステアリング式となり，電子装置は新しいものとなった。また，リフト・スポイラが新設されたので，陸上での着陸滑走距離は最大でも300m短くなった。

海軍への引渡しは67年６月20日からで，68年６月には生産が終了している。



パタクセントリバーの米海軍テストパイロットスクールで使われたNA-4B.

A-4Gは，オーストラリア海軍用で，８機が発注され，67年７月26日から引渡された。外観はＥ型に似ているが，仕様はＦ型に近い。現在は空母メルボルンの搭載機で，第805中隊の所属である。同海軍はその後米海軍の再生Ａ-4を一定数購入して空母シドニーの搭載機としている。

TA-4Cは，Ａ-4Ｇと同時に２機が発注された複座練習機で，67年７月に引渡された。仕様はＴＡ-4Ｆに近い。

A-4Hは，イスラエル向けの攻撃機で，67年から引渡しが開始された。エンジンはＪ52-Ｐ-8Ａで，機関砲は30㎜のＤＥＦＡ２門となり，50機から100機が同国空軍に保有されているもようである。垂直尾翼の上端が角張り，新たにドラッグシュートが付いた。

TA-4Hは，Ａ-4Ｈの複座練習型で，イスラエル空軍用に少数機が作られた。

TA-4Jは，ＴＡ-4Ｆとほとんど同じ仕様の練習機で，米海軍の訓練航空団で使用されているが，空対空や空対地ミサイル発射装置などの一部の火器管制システムがはずされ，計器も一部が追加や配置変えになっている。エンジンはＪ-52-Ｐ-6が標準だが，Ｊ52-Ｐ-8Ａに換装することもでき，戦術電子装置も積める。

原型は1969年５月に初飛行し，６月から引渡しが開始された。

A-4Kは，ニュージーランド空軍向けの攻撃機で，仕様的にはＡ-4Ｆに近いが，無線器とドラッグシュートが違い，垂直尾翼の上端は角張っている。生産機数は８機。

TA-4Kは，ニュージーランド空軍用の練習機で，ＴＡ-4Ｆと大体同じである。生産機数は４機。同空軍では，第14中隊に所属し，Ａ-4Ｋへの転換パイロットの訓練に用いられている。

A-4Lは，米海軍用の攻撃機である。Ａ-4のＣ型，数機に背の膨みを追加するなどの改修を施したもので，古くなったＡ-4Ｃの一部がこの型になり，米海軍の予備役用に配備されている。

デルタ翼小型機のよさ

スカイホークは外見からの斬新さや人目を驚かすものはないが，技術的には極めてすぐれたものを持っている。これが，本機の“長寿”の秘密のひとつでもある。

主翼はデルタ翼で，スパンを短くしているが，短いことで他の艦上機のように主翼を折りたたむことがなくなり，重量軽減，コスト・ダウン，機構の簡易化，整備点検の容易さに大いに役立っている。

前縁スラットは空力的に自動的に開き，油圧機構を節約している。

デルタ翼は直線翼より高速を出し易いほか，構造的に有利である。外板は，.064インチという，いちばん薄くて安いアルミ合金板を使っていて，軽飛行機なみの簡単さであるが，これはデルタ翼なので，外板にかかる応力が付根付近でも小さいためである。それに，直線翼より翼内に燃料の入るスペースがふえるのもデルタ翼の特長で，本機ではインテグラル・タンクにして2,120ℓもの燃料をここに積める。

しかし，デルタ翼でも無尾翼式では，運動性や離着陸性能が悪くなるので，空気抵抗がすこしふえるのは承知のうえで水平尾翼を付けている。水平安定板は電気モーターで取

A-4スカイホーク各型諸元表

	A-4A	A-4B	A-4C	A-4E	TA-4F	A-4F	A-4H	A-4M	A-4N
旧称	(A4D-1)	(A4D-2)	(A4D-2N)	(A4D-5)					
全幅(m)	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38
全長(m)	11.89	12.01	12.22	12.59	12.95	12.27	12.59	12.27	12.27
全高(m)	4.57	4.57	4.57	4.57	4.66	4.57	4.57	4.57	4.57
翼面積(m^2)	24.15	24.15	24.15	24.15	24.15	24.15	24.15	24.15	24.15
空虚重量(kg)	3,810	4,148	4,363	4,469	4,808	4,535		4,717	4,808
最大離陸重量(kg)	10,206	10,206	10,206	11,113	11,113	12,437		9,321	11,113
発動機名称	J65-W-4	J65-W-16A	J65-W-16A	J52-P-6A	J52-P-8A	J52-P-8A	J52-P-8A	J52-P-408	J52-P-408
推力(kg)	3,493	3,493	3,493	3,856	4,218	4,218	4,218	5,443	5,443
最大速度(km/hr)	1,069	1,064	1,044	1,085	1,086			1,078	
〈高度(m)〉								SL	
最大マッハ数								.94	
海面上昇率(m/min)								2,575	
戦術行動半径(km)								540	
フェリー距離(km)								3,310	
機銃(mm)	20×2	20×2	20×2	20×2	20×2	20×2	20×2 30×2	20×2	30×2
爆弾搭載量((kg)	3,453	3,453	3,453	3,720	3,720	3,720	3,720	3,720	3,720

付角を変えられ，昇降舵は左右の交換性を持たせるため弦長を一定にしている。

胴体や装置類

主脚は，すこし荒っぽい作りで，この機体のわりには長い。これは翼下に多くの兵器類を懸架して離艦できるように設計されたためである。

主脚は前へ引込み，90度回転して主翼内に収まるが，脚柱が翼の桁に当らないように，フェアリングを設けている。前へ引込むと，脚下げの油圧系統が故障してもロックをはずすと重力で脚が下り，風圧で下げのロックがかかるという利点がある。この点は前脚も同じでさらにTA-4Fからはステアリング式になった。

胴体は前後に2分割して作られ，前半分にエンジン本体や脚が付き，後半分は尾翼が一体に作られ，エンジンのパイプが組込まれている。だから，エンジンの点検や整備のときは，ここをよくはずす。

機首には，航法，通信，識別の各装置を一体にパックして，着脱はいちどにでき，1個のソケットで他の部分と電気的に結合できるという機能的でコンパクトで，作った当時は，ダグラス社の自慢のひとつであった。装置をはずすのは整備員1人で，数分あれば充分で，重量も20kgばかり軽減されているという。

操縦席まわりは，胴体が細いわりにはかなり広い。これは外板を厚いものにして，縦通材や円框が操縦席のまわりを通らないようにしたためで，これは地上からの小火器に対して防弾板の役目も果している。

胴体燃料タンクは操縦席のすぐうしろにあり，エンジンの上のほうまで延びていて，もちろん防弾式である。ただ，複座型ではこのタンクの場所に教官席が設けられるので，オプションとして，後部胴体のうえにサドル式のタンクが付けられるようになっている。

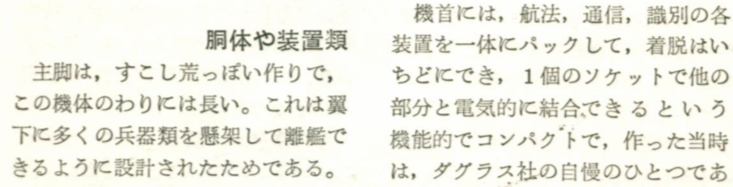
操縦装置は，A-4B以降は全部油圧の2重系統式になっていて，1系統が故障しても安全だし，エンジンが停止した場合などは，ラム空気タービンで油圧を供給できる。そのほか，緊急用として別に手動で舵を動かすことができ，A-4の大きな特徴となっている。

武装は主翼内に固定された機関砲2門と，翼下に懸架する爆弾やロケット弾である。

機関砲は20mmのコルト・ブロウニング式で，主翼の付根に収められ，タマはそれぞれ100発ずつである。

翼下のパイロンはC型までは胴体下面の1個を含めて3個だが，E型以降は5個になった。

着艦フックは前部胴体の後端に取付けられて，機外に張出したままである。これは着艦だけでなく，陸上での緊急着陸には，SATSなどの停止装置と併用することができる。エアブレーキは後部胴体の両側にある。また，最近の型では主翼上面にエアスポイラを付けて，主翼の揚力を減らしてブレーキの利きや横風への抵抗力を強めている。(永井四郎)



VA-209所属のA-4L

スカイホークⅡ

飛行中のA-4N スカイホークⅡ

大幅に性能が向上したMとN

A-4シリーズの最新型，MとNはスカイホークⅡと呼ばれるだけあって，それまでの型に比べると，大幅に性能が向上している。

新型のJ52-P-408が装備された結果，推力はA-4AのJ65-W-4に比べると50%も増加している，海面上で外部搭載物装備でも90km/hの速度増加，上昇率で50%，機動性で50%（海面上，外部搭載物装備マッハ0.75の状態）加速性で25%と，それぞれ良くなり，最大離陸重量が増えたにもかかわらず，離陸滑走距離は逆に450～750mも短くなっている。

だから，SATSの900～1200mの野戦飛行場でも充分に使え，これはそれ以前のC，E型が南ベトナム，チュライのスティールマットから出撃できる唯一のジェット攻撃機だったことを思えば，まちがいないといえる。

M型からは野戦での取扱いを考慮して，自蔵のスターターを備えている。あるデモンストレーションでは，コールドエンジンからスタートし，3000mに上昇するまで，わずか2分しかかからなかった。

兵装ステーションは5個で，搭載量ともE～F型と同じだが，20㎜機関砲弾は左右2挺合計400発と倍になっている。

なお，M型でも，N型と同じイスラエル製デファ30㎜機関砲が取付可能で，砲身等が大きいため，主翼付根下面に装備される。なお，この場合，弾丸は計300発であるが，対地攻撃における大口径砲の効果が再認識されつつある現在，30㎜砲の装備は注目すべき点である。

安全性は現用機中のトップ

一方，戦闘における安全性の点では，A-4は現用ジェット機では，おそらくトップクラスにランクされるのではないだろうか。例えば，機体が小さく，目視，レーダー，それに赤外線，いずれの場合も発見されにくい。

油圧パワー，およびフライトコントロールシステムは，どちらもそれぞれ2重となっており，万が一全系統が被弾，故障等で動かなくなると自動的に舵面と接続するリンクがはずれ，マニュアル(手動)で操縦することができる。

これはパイロットに信頼感を持たせる上で大きな効果があり，たとえば，夜間，空母上で油圧オイルがもれているのを発見するのは，オイルの色と空母上の照明が同じ赤であるため，非常にむずかしい。そんなとき，気付かずにカタパルトで発射されれば，どんな結果を生むかわかりきっているが，A-4に限って，安全に戻ってくることができるのである。

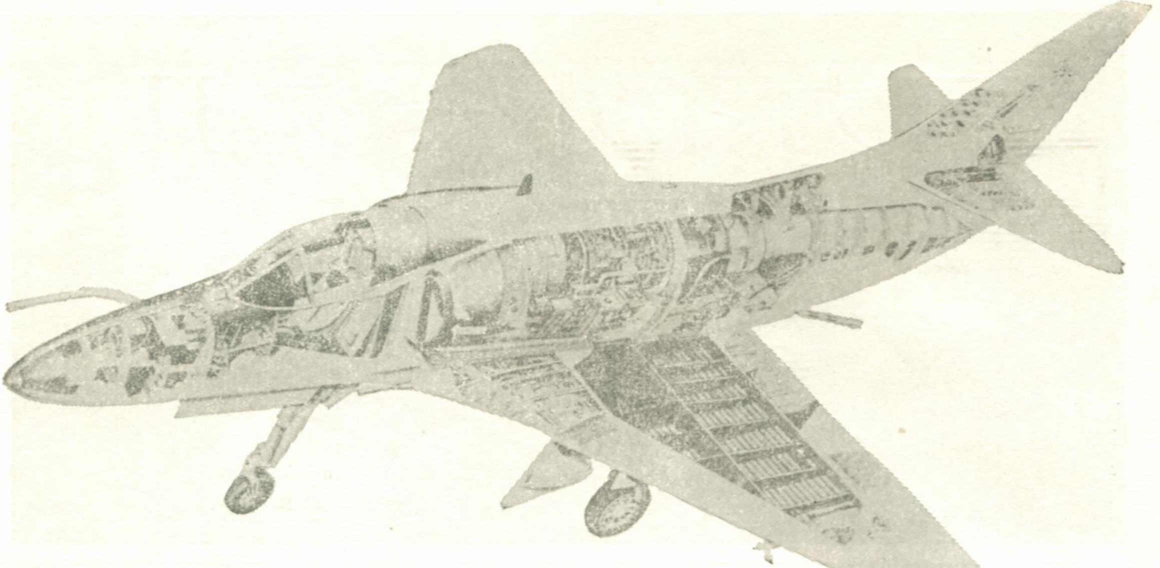
ベトナム戦でのA-4の安全性には驚異的なものがあり，また，イスラエルでも，胴体後部をほとんど失なったA-4が，テイルパイプむき出しで無事に帰ってきた記録があるらしい。

航法／ウエポンズシステムでは，新たにリアージーグラーのディジタルコンピュータ，ケアフォットの慣性航法装置そしてエリオットのHUD（ヘッドアップディスプレイ）等が追加され，これに合わせてコクピットのアレンジも変更，シンプルなものとなった。

さらに，コクピット自体が広くなり，ウインドシールドがTA-4系の大きなものに変えられて，前方視界が非常によくなり，キャノピも，ウインドシールドに見合う大きなものとなったから，パイロットの居心地は非常によくなった。

M型の空中給油プローブは，それ以前のまっすぐなものと違って短くしかも逆L字形になって，胴体側面から突き出ている。これによって全長はさらに短くなったし，ドローグを受けるときにやり易くなった。なお，このプローグは，F型の一部にも採用されている。

着陸にあたって，もし油圧系統が故障し，脚が下げられなくなっても，ロックをはずせば，風圧と重力で自然に下がるようになっている。万が一ロックがはずれなくても，翼



A-4M構造図

下に２コのドロップタンクを装備していれば，ソリの役目をし，そのうえ，滑走路に消火剤をまいておけばドロップタンクだけの損害ですむ。

67年から71年にかけて，米海軍のA-4とA-7は，それぞれ36と30件の脚上げ着陸を行なったがA-4の場合大きな修理を必要とする事故はA-7 5件に比べわずか１件ですんだという。

スポイラは，ドラッグシュートとともに着陸距離を短くしてくれるが，横風着陸のときも有効で，軽く小さな割に側面積が大きく，しかもステアリングを持たなかったF以前の型は，横風着陸の際，アレスタフックを使わなければならなかったため，陸上を基地とする海兵隊ではとりわけ不評だった。

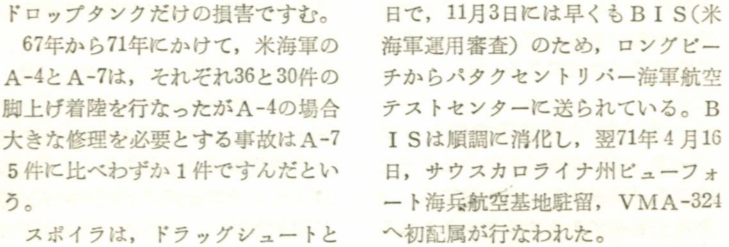
なお，E型でもスポイラを装備する改造が，現在行なわれつつある。

輸出用のN型

A-4Mの初飛行は，1970年４月10日で，11月3日には早くもＢＩＳ（米海軍運用審査）のため，ロングビーチからパタクセントリバー海軍航空テストセンターに送られている。ＢＩＳは順調に消化し，翌71年４月16日，サウスカロライナ州ビューフォート海兵航空基地駐留，VMA-324へ初配属が行なわれた。

８月には324の兄弟飛行隊であるVMA-331も配属が行なわれ，その結果，ビューフォートのMAG-32は米軍部隊として，最初のＶＴＯＬ機ハリアーとＳＴＯＬ機A-4Mをフル装備するユニークなものとなった。

一方，大西洋艦隊海兵隊のA-4訓練部隊，VMAT-203には，72年８月からA-4Mか配属され，乗員養成が始められている。



A-4MスカイホークII

なお，太平洋艦隊海兵隊ではM型を装備せず，むしろE型をF型に機種変更することで，装備の近代化を計っている。海軍では，M型はもちろん配属されていないし，F型も装備する空母部隊は，わずか３コでそれも空母ハンコックがA-7運用能力を持っていないため，使われているというのが実情である。

しかし，OPTEVFOR（運用試験開発軍団）に所属するVX-5で，少数のA-4Mが使われており，兵器開発実験に使用されている。

A-4Nは，72年６月12日，カリフォルニア州パームデールで初飛行に成功したA-4シリーズの最新型で，M型ではオプションだったデファ30㎜機関砲と，ヘッドアップディスプレイが標準装備となっている。

N型は外国向け輸出用で，値段が安いこと（66年当時のE型で装備品を含む１機の価格が720,000ドル），整備，維持が容易で，しかも安全性と戦闘能力が高いこと，サイドワインダー，機関砲装備での戦闘機動性がMiG-17と同程度で，局地防衛戦闘機として立派に使えることなど，ユニークな特徴を持っている。

事実，A-4E，H型で本機の優秀性を認めたイスラエルが，さっそくN型取得の交渉を米政府と行ない，受諾されている。　（須貝芳久）

A-4の部隊配属一覧表

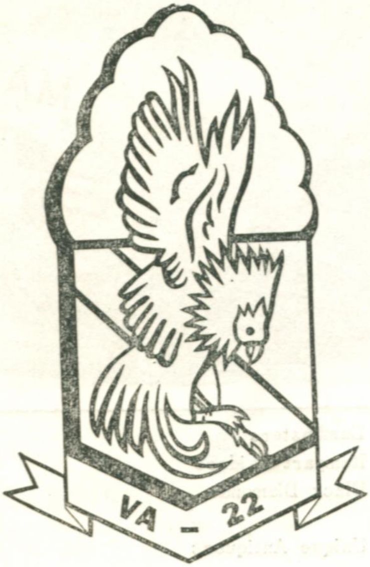
横田俊郎

Active Navy A-4 Unit

VA-12	(A7)	Flying Ubangis
VA-15	(A7)	VAlions
VA-22	(A7)	Fighting Redcocks
VA-23	Decom.	Black Knights
VA-34	(A6)	Blue Blasters
VA-36	Decom.	Road Runners
VA-43		Challengers
VA-44	Decom.	
VA-45		Blackbirds
VA-46	(A7)	Clansmen
VA-55		War Horses
VA-56	(A7)	Champions
VA-64	Decom.	
VA-66	Decom.	Waldos
VA-72	(A7)	Blue Hawaks
VA-76	Decom.	
VA-81	(A7)	Sunliners
VA-83	(A7)	Rampagers
VA-86	(A7)	Sidewinders
VA-93	(A7)	Blue Blazers
VA-94	(A7)	Shrikes
VA-95	(A6)	Green lizards
VA-106	Decom.	Gladiators
VA-112	Decom.	Broncos
VA-113	(A7)	Stingers
VA-125	(A7)	Rough Raiders
VA-126	(VF126)	Fighting SeaHawks
VA-127		Batmen
VA-133	Decom.	
VA-134	Decom.	
VA-144	Decom.	Road Runners
VA-146	(A7)	Blue Diamonds
VA-153	(A7)	Blue Tail Flies
VA-155	(A7)	Silver Foxes
VA-163	Decom.	Saints
VA-164		Ghost Riders
VA-172	Decom.	
VA-192	(A7)	Golden Dragons
VA-195	(A7)	Dambusters
VA-212		Rampart Raiders
VA-216	Decom.	Black Diamonds
VC-1	UA	Unique Antiquers
VC-2	JE	
VC-3	UF	
VC-4	JF	Dragon Flyers
VC-5	UE	Workhorse of the Fleet
VC-6	JG	
VC-7	UH	Tally-Hoers
VC-8	GF	
VC-10	JH	Proud Pelicans
VF-101	Det. Keywest	Grim Reapers
VF-126		Fighting SeaHawks
VSF-1		
VSF-2		
VSF-3		
VX-4	(XF)	
VX-5	(XE)	Vampires
RVAH-3	(GJ)	Dragons
VT-7	(2K)	
VT-21	(3E)	
VT-22	(3F)	
VT-23	(3H)	

Reserve Navy A-4 Unit

VA-203	(AF)	World Famous Blue Dolphins
VA-204	(AF)	
VA-205	(AF)	
VA-209	(AF)	Air Barons
VA-210	(AF)	
VA-303	(A7)	Golden Hawks
VA-304	(ND)	
VA-305	(A7)	
VSF-76	(AW)	
VSF-86	(NW)	



テイルコード表

Attack Carrier Air Wing Tail Code

CVW-1	AB	
CVW-2	NE	
CVW-3	AC	
RCVW-4	AD	(Decom.)
CVW-5	NF	
CVW-6	AE	(AF)
CVW-7	AG	
CVW-8	AJ	
CVW-9	NG	
CVW-10	AK	(Decom.)
CVW-11	NH	
RCVW-12	NJ	(Decom.)
CVW-13	AE	(Decom.)
CVW-14	NK	
CVW-15	NL	
CVW-16	AH	(Decom.)
CVW-17	AA	
CVW-19	NM	
CVW-21	NP	

Det. Detachment （分遣隊）
Decom. Decomission （解散）

Carrier Air Anti Sudmarine Group Tail Code

CVSG-50	AR	
CVSG-51	RA	
CVSG-52	AS	(Decom.)
CVSG-53	NS	/Det. Romeo
CVSG-54	AT	
CVSG-55	NU	(Decom.)/Det. Tango
CVSG-56	AU	
CVSG-57	NV	(Decom.)/Det. November
CVSG-58	AV	
CVSG-59	NT	/Det. Quebec
CVSG-60	AW	(Decom.)

Reserve CVW & CVSG Tail Code

CVWR-20	AF
CVWR-30	ND
CVSGR-70	AW
CVSGR-80	NW

Abreviations 略号表

VA=Attack Squadron （攻撃飛行隊）
VAQ=Tactical Electronits Warfare Squadron （戦術電子警戒飛行隊）
VC=Fleet Composite Squadron （艦隊混成飛行隊）
VF=Fighter Squadron （戦闘飛行隊）
VMA=Marine Attack Squadron （海兵攻撃飛行隊）
VMAT=Marine Attack Trainning Squadron （海兵攻撃訓練飛行隊）
VMT=Marine Trainning Squadron （海兵訓練飛行隊）
VSF=Anti Submarine Fighter Squadron （対潜戦闘飛行隊）
VT=Trainning Squadron （訓練飛行隊）
VX=Air Test & Evaluation Squadron （航空試験開発飛行隊）
RVAH=Reconnaissance Heavy Attack Squadron （重偵察攻撃飛行隊）
H&MS=Headquaters and Maintainance Squadron （司令部整備飛行隊）
CVW=Attack Carrier Air Wing （空母攻撃航空団）
CVSG=Carrier Air Anti Submarine Group （空母対潜航空グループ）
CVWR=Reserve Attack Carrier Air Wing （予備役空母攻撃航空団）
FW=Fighter Wing （戦闘機航空団）
LAW=Light Attack Wing （軽攻撃機航空団）
MAG=Marine Aircraft Group （海兵航空グループ）
MAW=Marine Aircraft Wing （海兵航空師団）
RCVW=Readinness Attack Carrier Air Wing （空母訓練攻撃航空団）

Active Marine A-4Unit

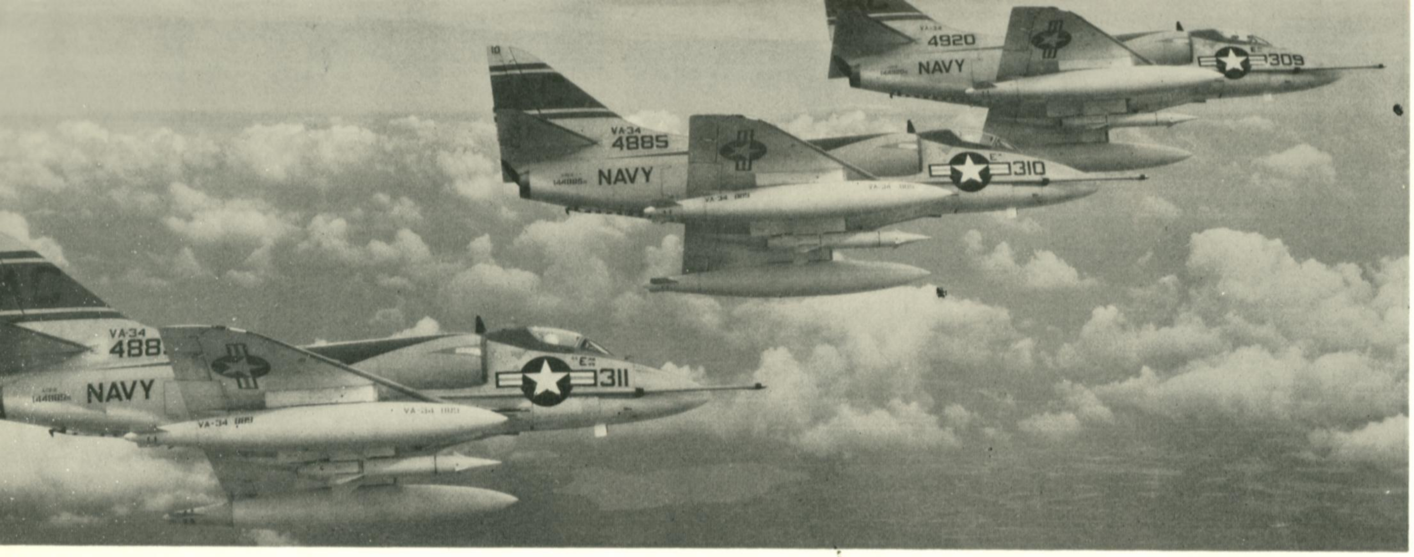
VMA-121	VK	(A6)	Green Knights
VMA-211	CF		Wake Island Avengers
VMA-214	WE		Black Sheep
VMA-223	WP		Bull Dogs
VMA-224	WK	(A6)	
VMA-225	CE	(A6)	Vikings
VMA-242	DT	(A6)	Bats
VMA-311	WL		Tomcats
VMA-324	DX		
VMA-331	VL		Bumblebees
VMA-332	EA	(A6)	Polka Dots
VMA-533	ED	(A6)	Hawks
VMAT-102	SC		
VMT-103	SD		
VMAT-203	KD		
H&MS-11	TM		
H&MS-12	WA		
H&MS-13	YU		
H&MS-14	CN		
H&MS-15	YV		
H&MS-31	EX		
H&MS-32	DA		

Reserve Marine A-4 Unit

VMA-124	?	5M
VMA-131	QG	5R/5W
VMA-132	?	5R
VMA-133	ME	5G
VMA-134	?	5L
VMA-141	ME	5G
VMA-142	MB	5F
VMA-233	?	5S
VMA-322	?	?
VMA-543	?	5V

KD
2863
MARINES
KD
8193
MARINES
21

A-4A~M



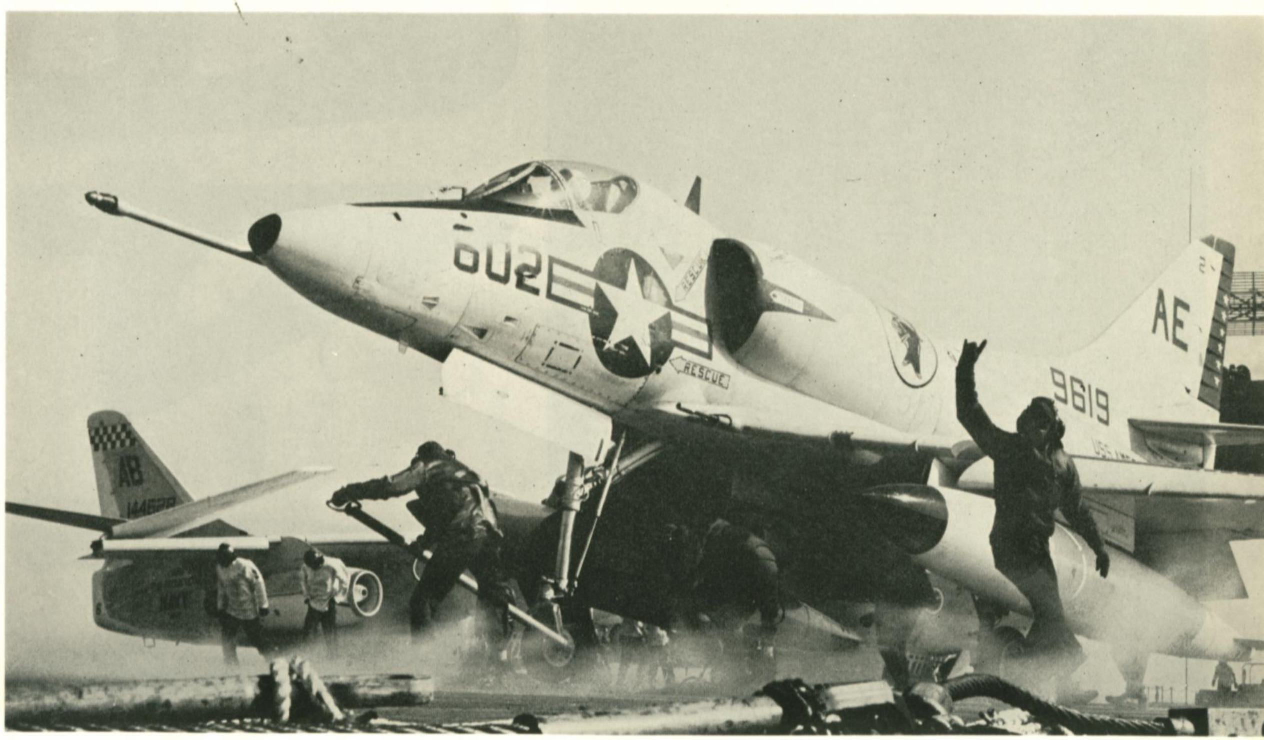
とっても16種類あり，比較的容易に各型の識別をすることができる。

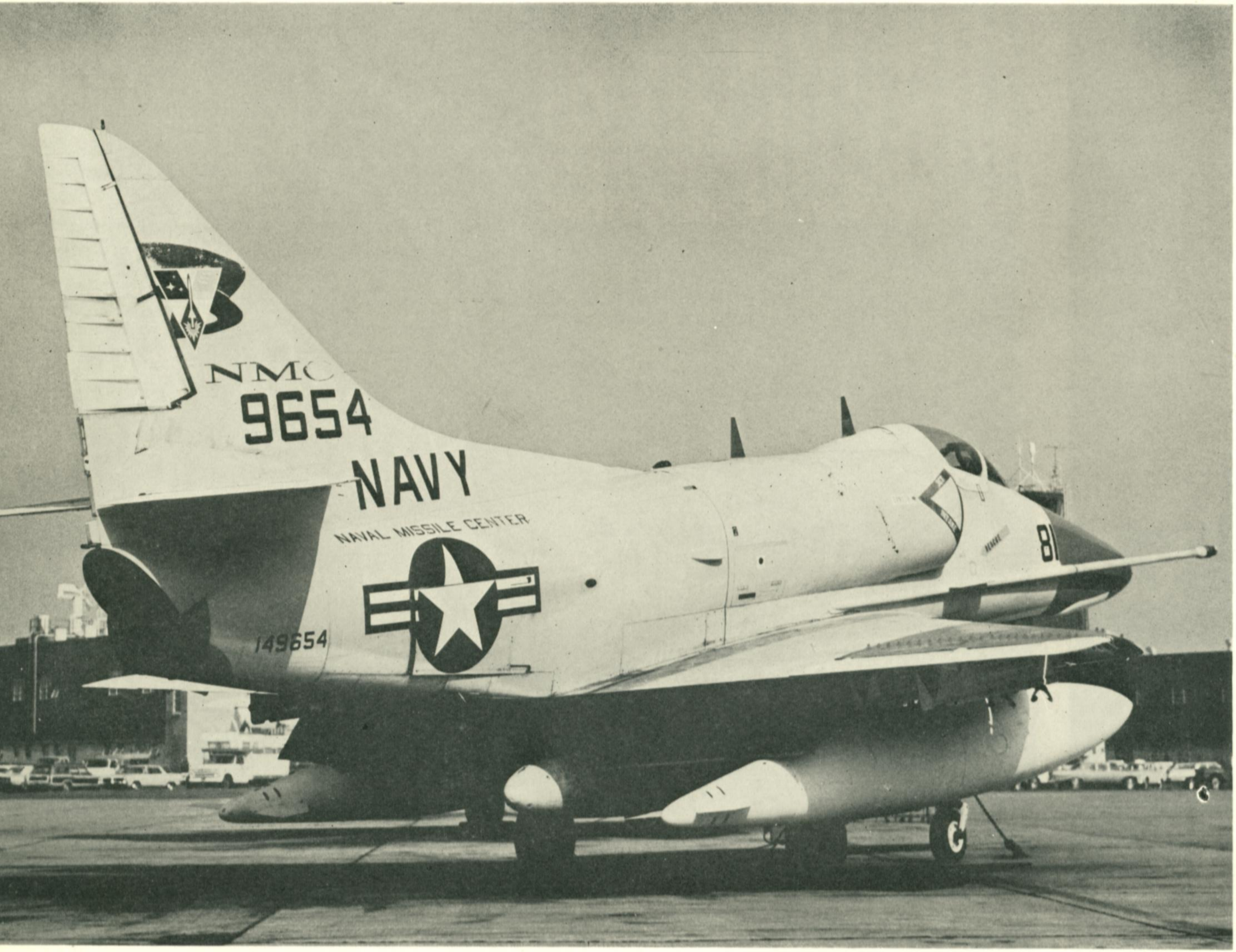
A-4A（前ページ下写真参照）A3D-1スカイウォーリアーと並んだXA4D-1。そばの人と比べるといかに小さかったかがよくわかる。

◀ **A-4B** B型はA型の装備品改良型で，エンジンもJ65-W-4からW-16Aにかわった。外形上の変化はタドポールラダーと呼ばれる骨組と外皮を，表裏，逆にしたラダーとなったことですぐわかる。またAGM-12ブルパップミサイルの誘導装置が取付けられ戦闘能力が向上している。写真はそのブルパップFIP（艦隊導入プログラム）に大きな貢献をしたVA-34のA-4B。後に多くがTA-4Bの名称で予備役に配属されたほかアルゼンチン海，空軍にも引渡された。

▶ **A-4C** C型は当初の名称A4D-2Nでも判るとおり制限全天候攻撃型で，初めてレーダーが装備されたほか航法／爆撃機器が追加改善され，その結果機首が23cm延長されたのがB型と外形上違う点である。アビオニクスの重量は約2倍にふえ，エンジン推力は変わらなかったので自然と飛行性能は低下した。なお，TPQ-10地上管制爆撃システムが装備され，盲目爆撃が可能だったが，ベトナム戦ではRABFAC（レーダービーコン前線統制官）たちはA-4よりもA-6を好んだようである。ベトナム戦に投入されたB, C, E各型はレーダー電波警戒／ECM装置が取付けられ，機首，主翼付根，尾部先端にアイスクリームのコーン形をしたアンテナが増設され，また胴体後部下面に四角い張り出しを設け，ALE-29チャフデイスペンサーが追加装備となっている。

Official U.S.Navy Photos



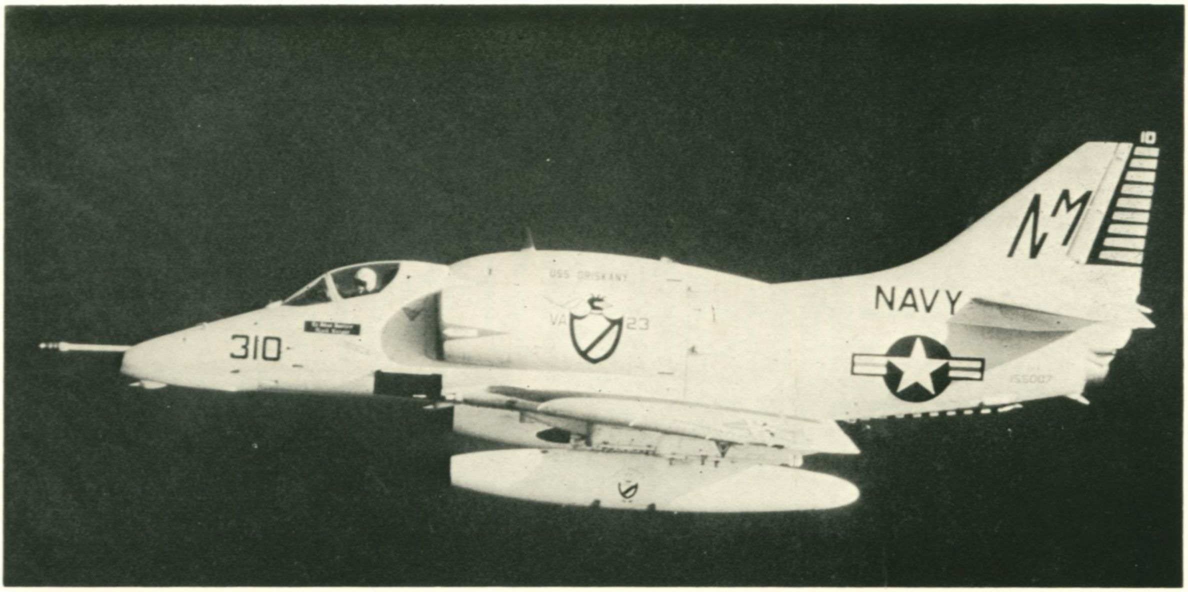


◀ **A-4E** E型は推力がJ65に比べ約10％増加したJ52-P-6Aとなり，航続距離は同じ燃料で27％も増加した。このためエアインテークが再設計され，ベーンと境界層を逃がすスリットがとりつけられた。また，TACAN新設にともない，アンテナが前脚ドア直前に装備され，レーダー高度計を収めたフェアリングが左翼下面に張出している。その他，AJB-3A低高度爆撃システムとドップラー航法機器が追加され，これらの装備品の追加により機首は再度延長された。ステーションは左右翼端計2ヵ所新設され（そのためここにあった航法灯が翼端に移設）搭載量は500kg以上ふえた。加えて68年からAGM-26ウォールアイTV誘導爆弾の管制装置が搭載され，攻撃能力は飛躍的に向上している。

68年からE型のほとんどがA-4Fと同じハンプバックとスポイラ装備の改造を行なっており，外形上の区別は前脚を見るほかない。

写真はカリフォルニア州ポイントマグー海軍ミサイルセンター所属A-4Eで，まだハンプバック改造を受けていない初期の型である。

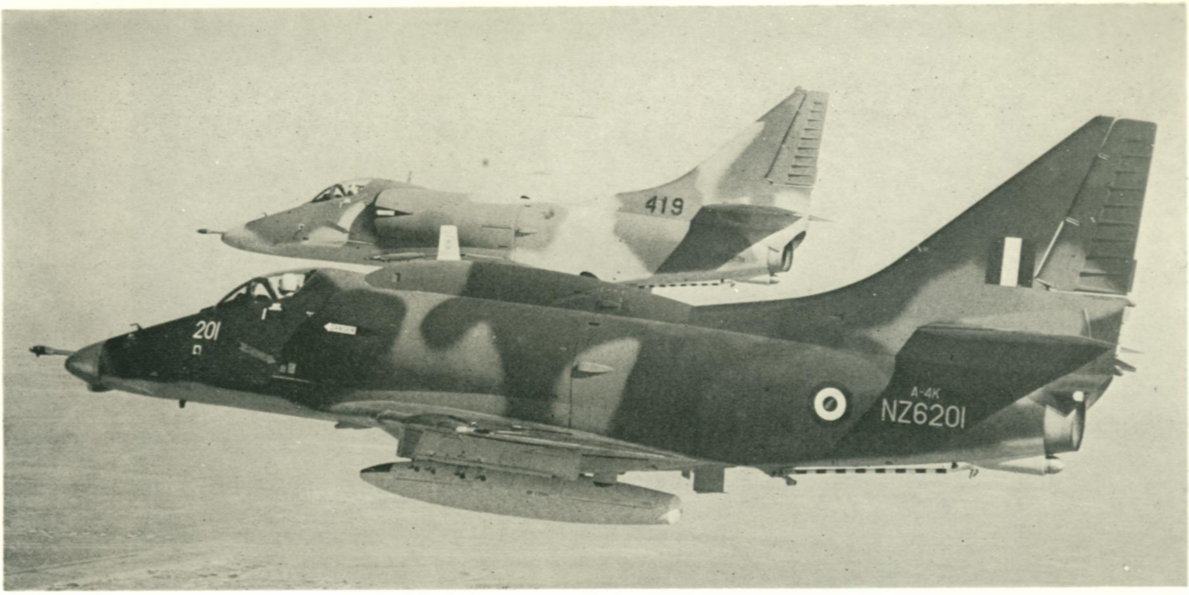
Photo—Roy Lock



▲ **A-4F** F型は再度パワーアップしたJ52-P-8Aを装備し，スカイホークシリーズで初めてスポイラと前脚のステアリングがついた。F型以前の型はタキシーの際，主脚のブレーキを左右別々に使って方向を変えるという方式で，横風着陸のときなとは，アレスタフックを使用しなければならなかった。もっとも空母上ではエアクラフトハンドリングクルーが前脚にタウの棒をつけて左右に動かしてくれるのでまったく問題はない。スポイラは着陸距離を約300mも短くしてくれるが，着艦に必要なものでなく，F型は，つまりあとにつづくM型と同じ海兵隊向きの陸上機で，事実，海軍でのA-4飛行隊減少にともなって，多くのF型がVMAに流れている。

B,C,E,の各型は，ベトナム戦のため応急的に前脚引込部に約2cmの防弾板を取付けたが，F型ではこれに比べコクピット側方も強化されている。なお，A-4各型はコクピット以外に防弾している部分はない。写真はF型の配属を最初に受けたVA-23の所属機で，外形上，背中がハンプバックとなったため，ひと目で判別できる。

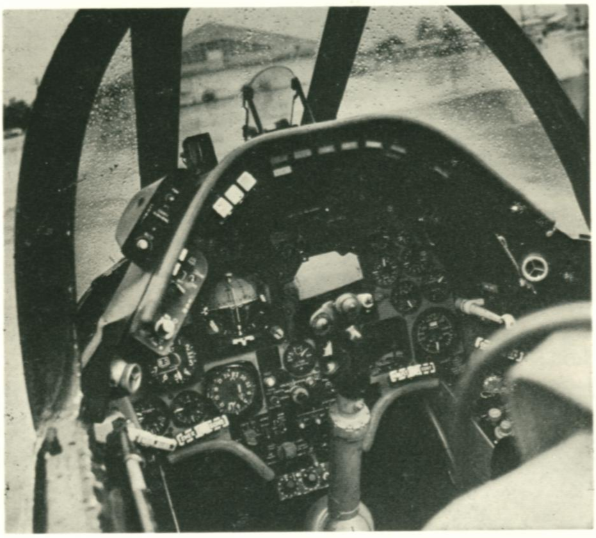
Official U.S.Navy Photo

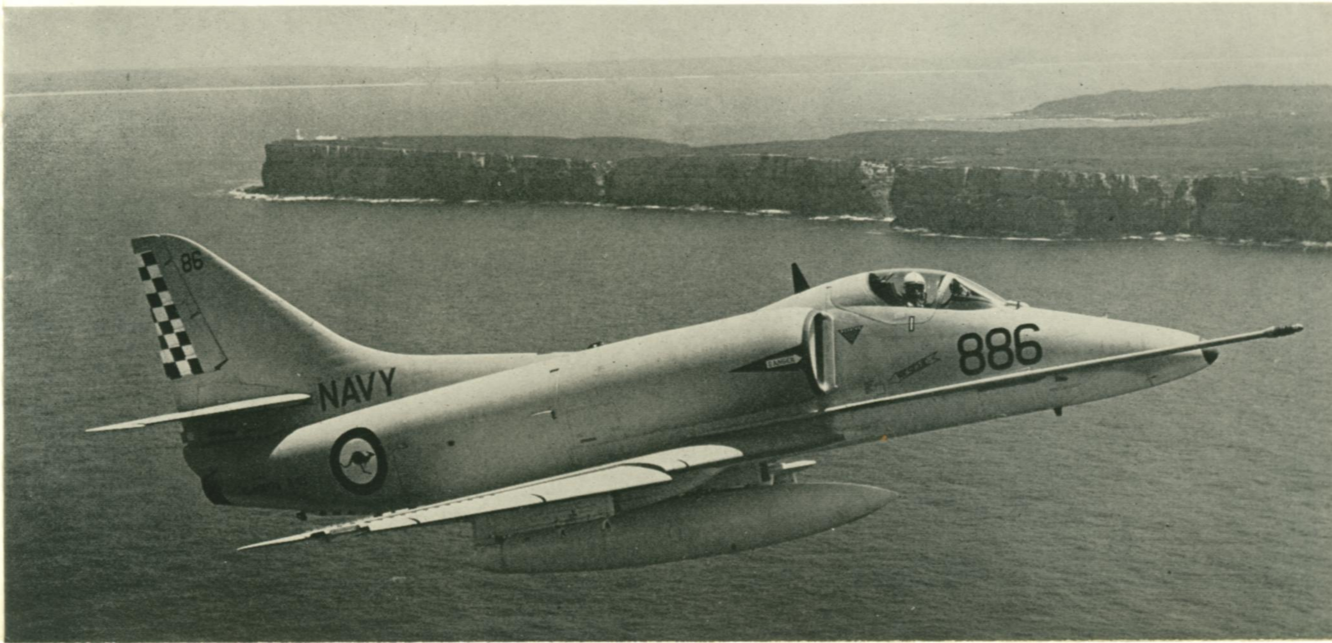


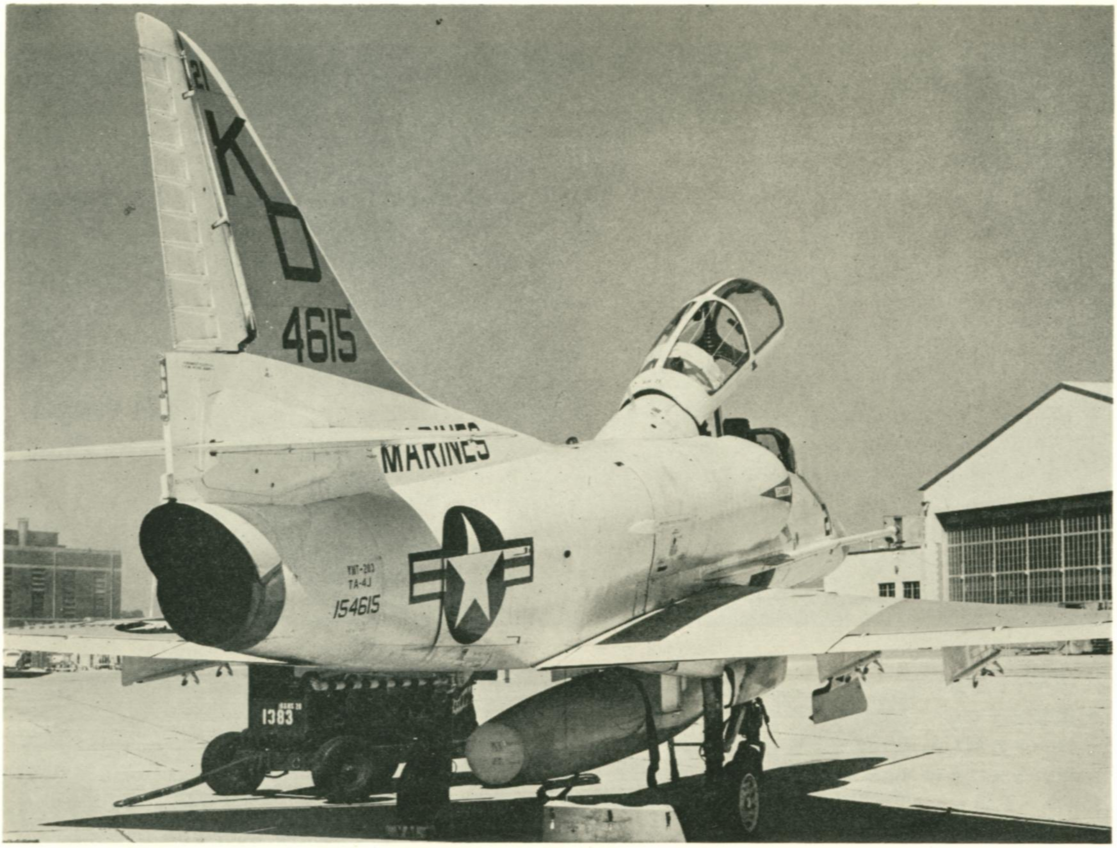
TA-4F（前ページ下） スカイホークシリーズ中最初の複座型だが，訓練用だけでなく，実戦でも複座の利点をいかしてスカイホークの新しい使い方を開拓した。例えば，激しい対空砲火を受ける地域でのFACとか，艦船の弾着観測などである。武装もA-4Fと同じものが積めるから，海兵隊では訓練用だけでなく，ベトナム戦にも投入している。写真右はそのTA-4Fのコクピット。前ページ下は岩国基地駐留のH&MS-12所属機で，キャノピ後部の細いアンテナはFAC用のFMアンテナ。

▲ **A-4H** H型はイスラエル空軍向けのF型とほぼ同じ仕様の機体で，垂直尾翼先端が四角くなったことと，ドラッグシュートが新設された点で外形上識別できる。写真はA-4Kと編隊飛行するA-4Hで，アメリカでのテストフライト中のもの。

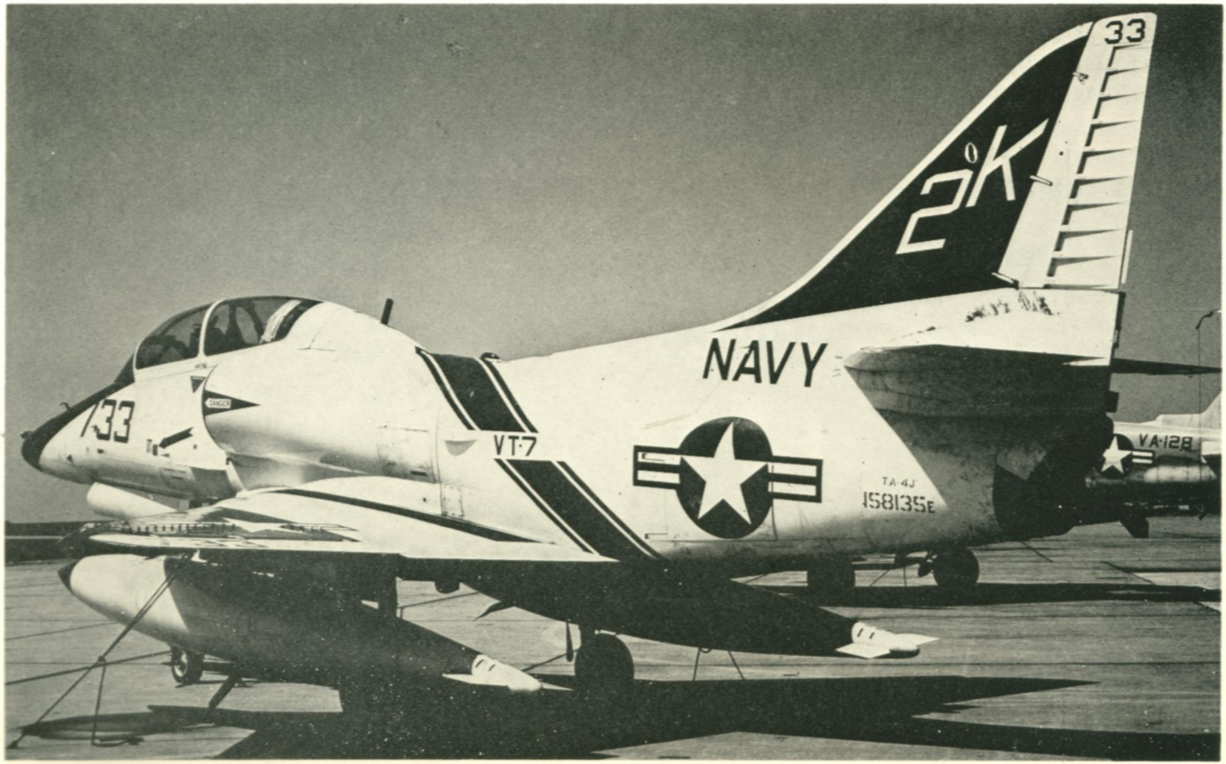
▼ **A-4G** G型はE型とまったく同じで，オーストラリア海軍向けの機体。写真は空母HMASメルボルンに配属されているNo.805中隊のA-4Gで，ラダーのチェックは赤と白。

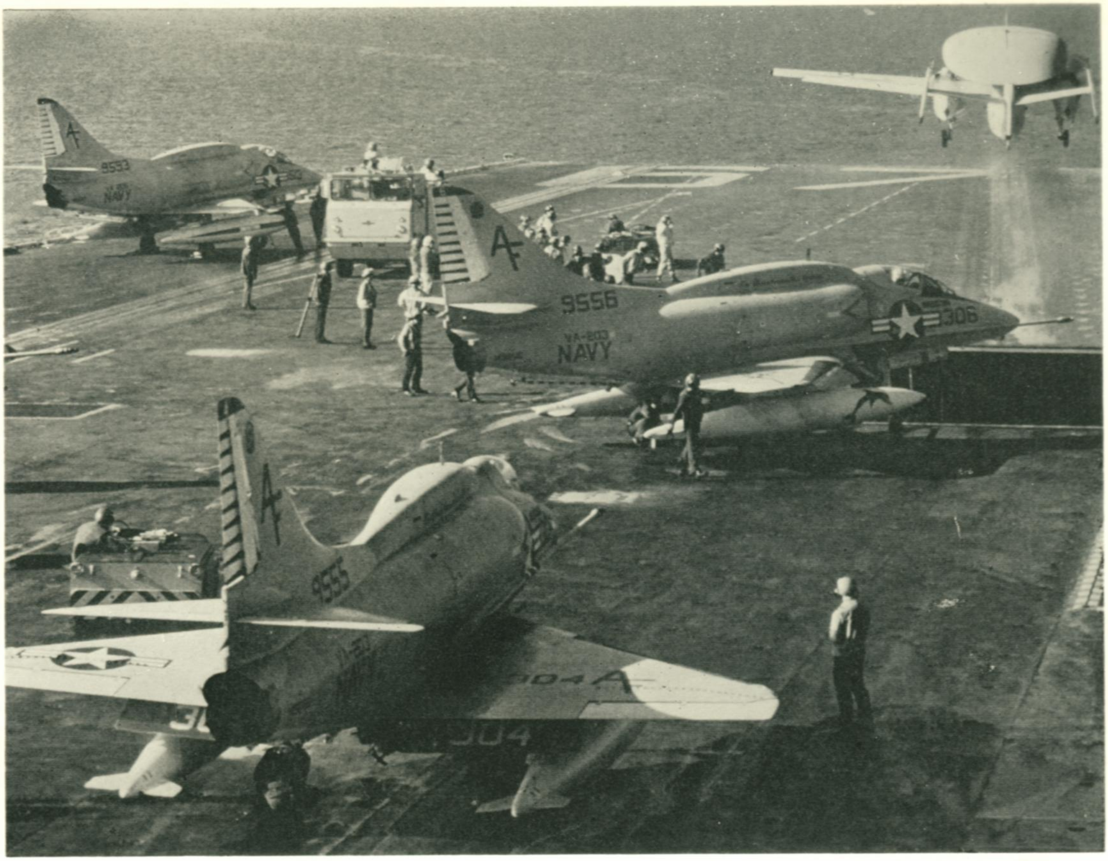





KD
4615
MARINES
VMT-203
TA-4J
154615
1383

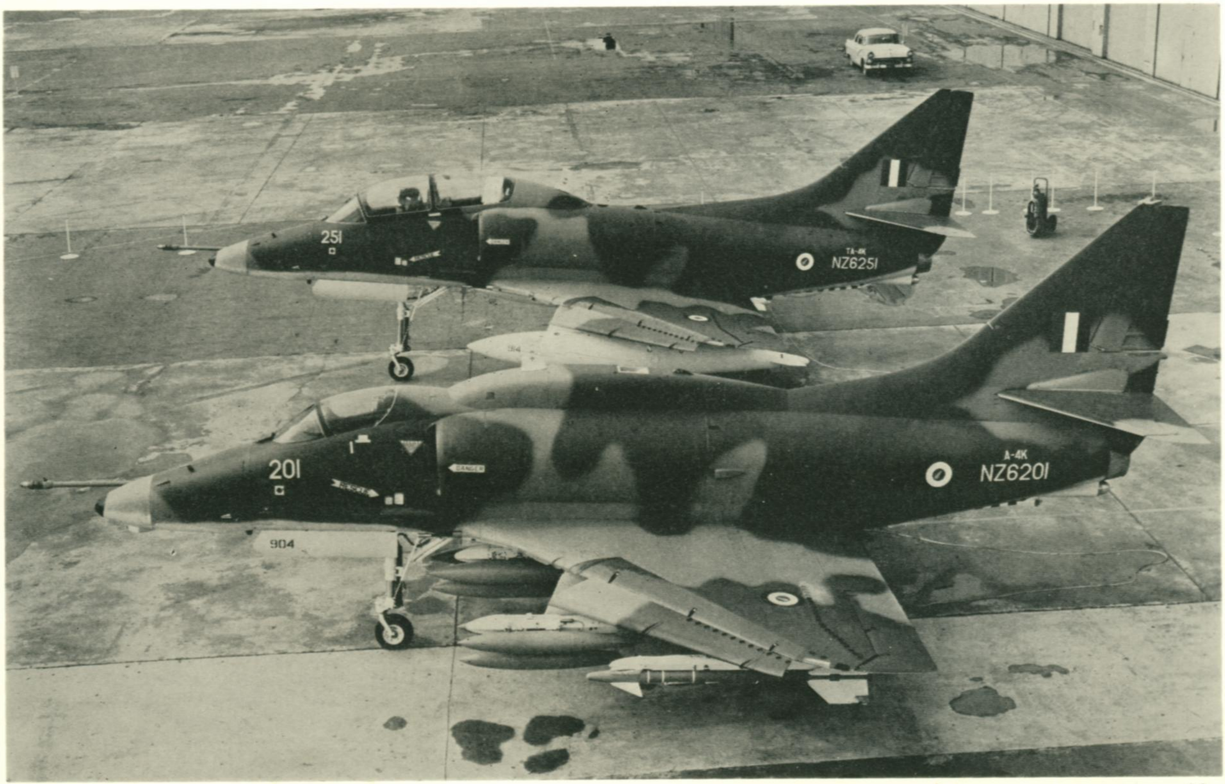
▲▼ TA-4J J型は完全な訓練型でTA-4Fと違いレーダー，機銃，爆撃装置等を装備していない。そのため翼のステーションは3ヵ所に減らされている20mm機関砲も取付可能だが，射爆撃の訓練はTA-4Fを使用するため搭載していない。米海軍高等訓練航空団のTF-9Jに代わり，高等練習機として使用されているが，この機体で訓練を受けたパイロットは，A-4実戦部隊に配属されるとき，訓練飛行が50時間も短縮できるという。いずれにしても米海軍空母パイロットは，だれもが一度は必らず乗らなければならない機体である。 ▼ Photo－S.H.Miller

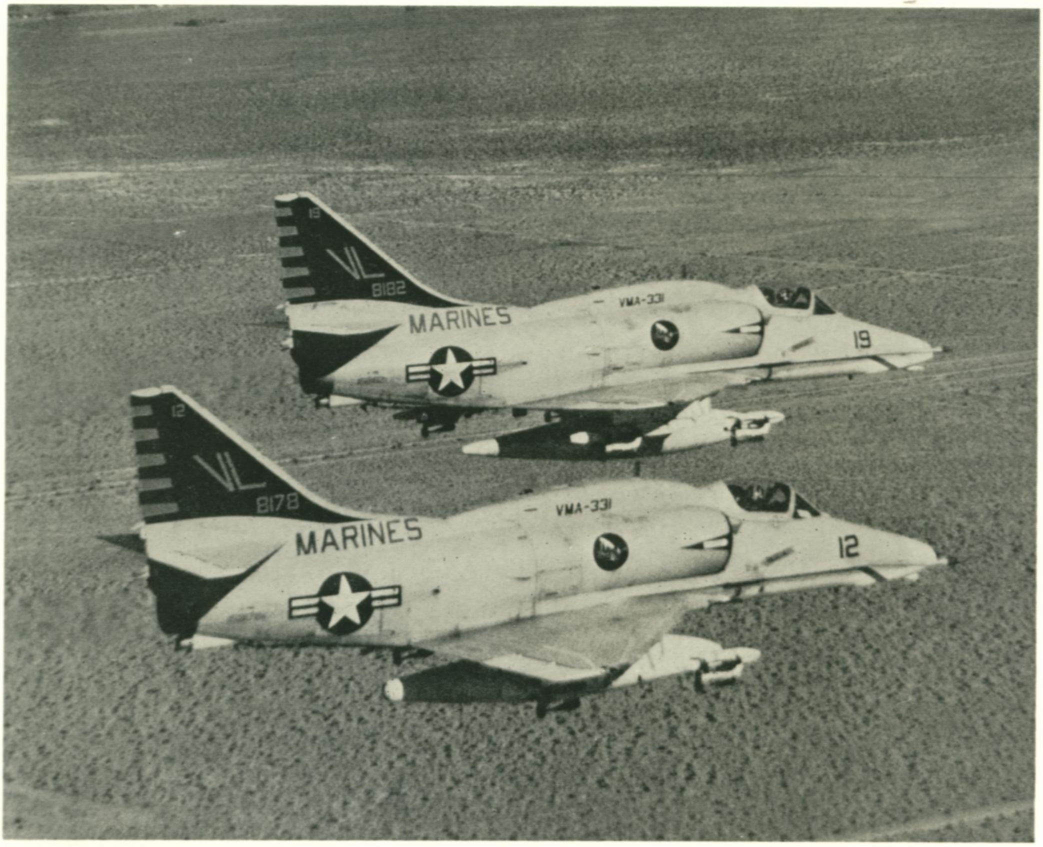

33
2K
NAVY
733
DANGER
VT-7
TA-4J
158135E
VA-128


9553
NAVY
9556
VA-203
NAVY
306
9555
304

▲ **A-4L** L型はスカイホークシリーズ中，もっとも多く生産されたC型を近代化したもので，ハンプバックを取付け，航法／爆撃機器を追加改良した。さらにエンジンもパワーアップし性能が向上している。L型は現在CVWRの主力VAとなっており，写真は空母ジョン，F.ケネディに乗って航海するVA-203のA-4L。CVWRがそれまでの予備役と違う点は，このように空母航海をする能力が備わったことである。

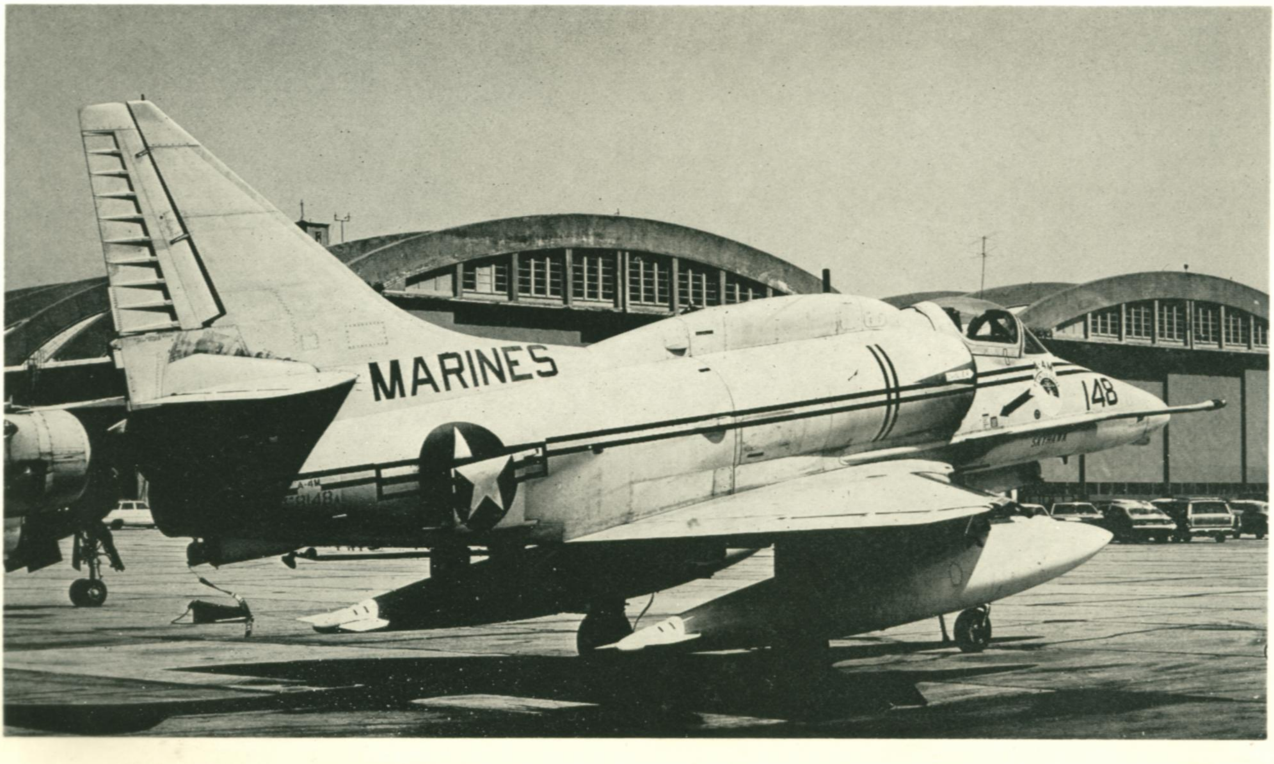
▼ **A-4K／TA-4K** K型はニュージーランド空軍向けで，外形上はA-4H／TA-4Hとよく似ている。


251
TA-4K
NZ6251
201
A-4K
NZ6201
904
DANGER


VL
19
8182
MARINES
VMA-331
VL
12
8178
MARINES
VMA-331
12

▲▼A-4M M型はF型の性能向上型で，外形上四角い垂直尾翼先端，ドラッグシュート，大きくなったキャノピ，曲がった給油棒等ですぐわかる。リボンチップ型のドラッグシュートは，イスラエル向けのH型で初めて採用されたが，米軍用としては初めてで，出力増加型のJ52-P-408装備とともに離着陸性能が向上した。写真上はVMA-331のA-4M，写真下はパタクセントリバーでBIS(運用審査)を受けていたころのA-4M。

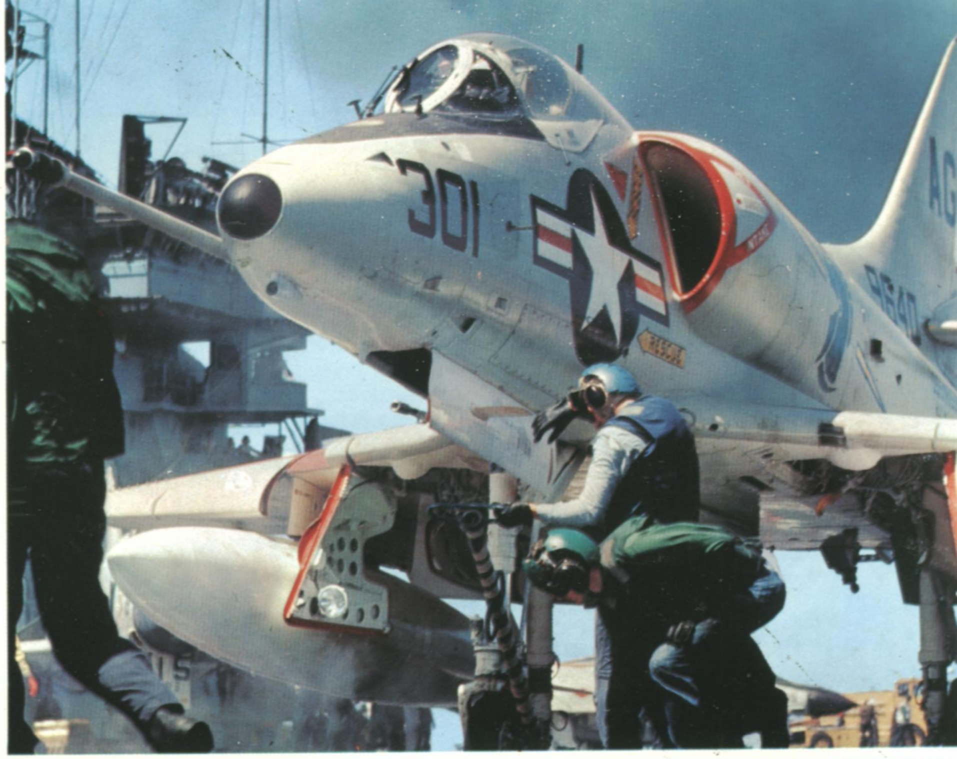
▼ Photo－F.R.MacSorley

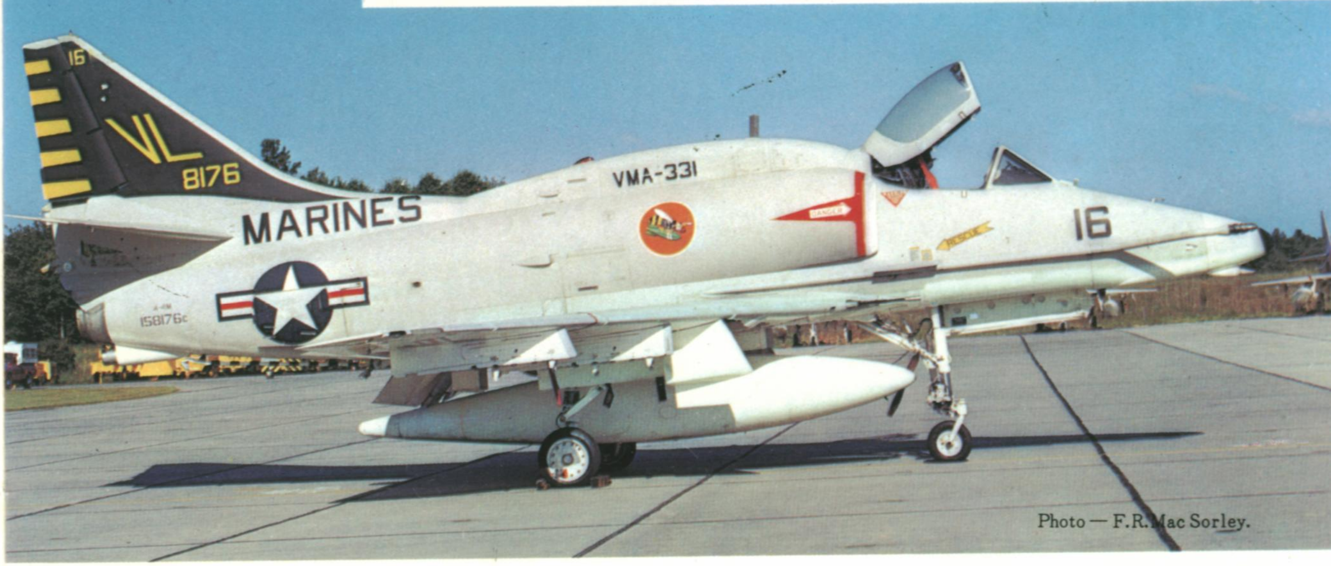

MARINES
148
A-4M

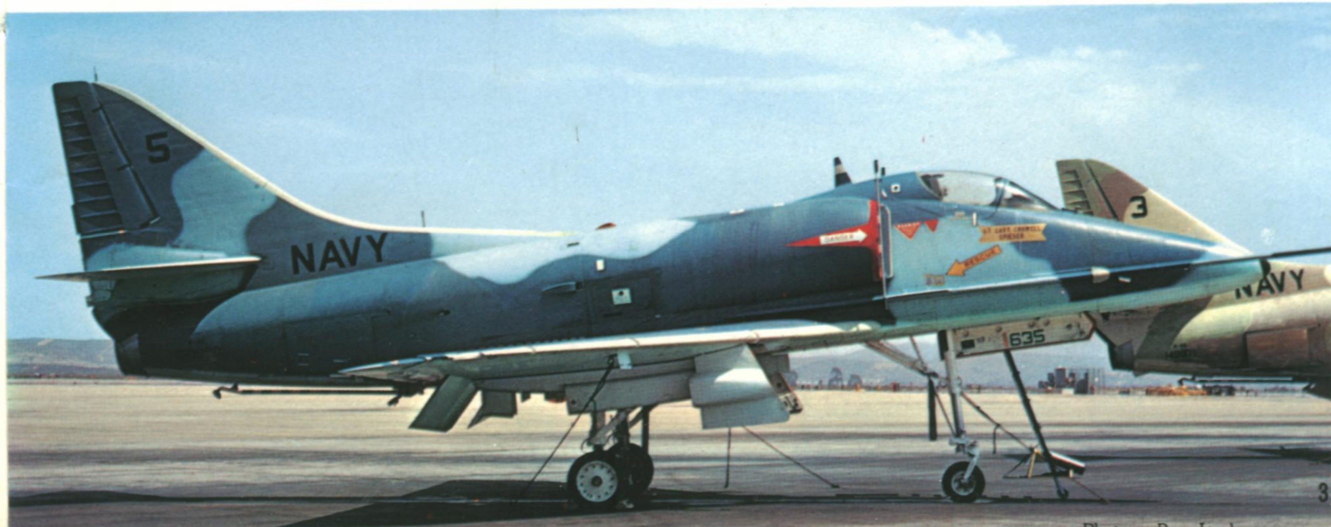
RAMPAGERS
ATTACK SQUADRON 83

カムフラージ とマーキング

(上) 空母インデペンデンスから発艦準備をするVA-106のA-4C。
(中) サウスカロライナ州ビューフォート海兵航空基地におけるVMA-331のA-4M。
(下) カリフォルニア州，ミラマー海軍航空基地のトップガン所属A-4Eマングース。なおマングースについては本文記事"Top Gun" P.12-15を参照ください。

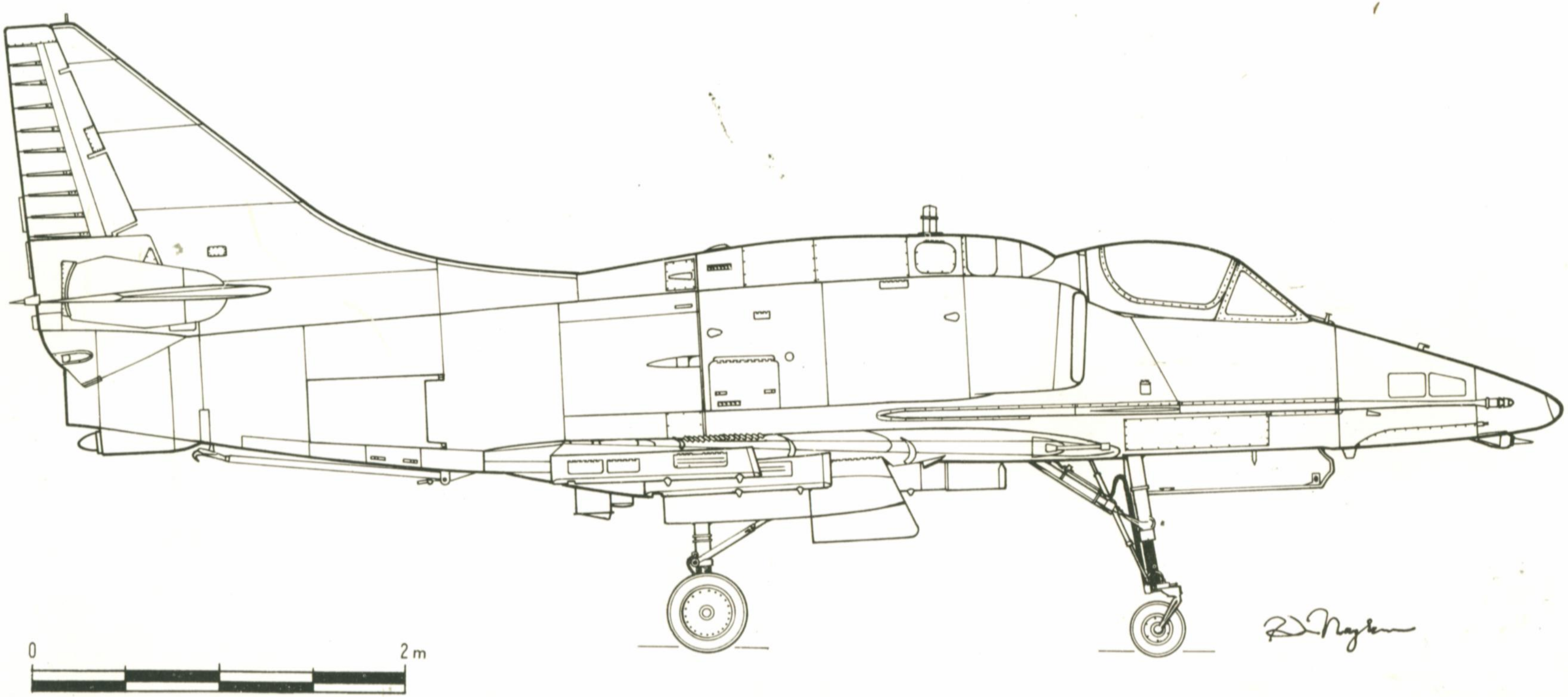

301
AG
9640
RESCUE

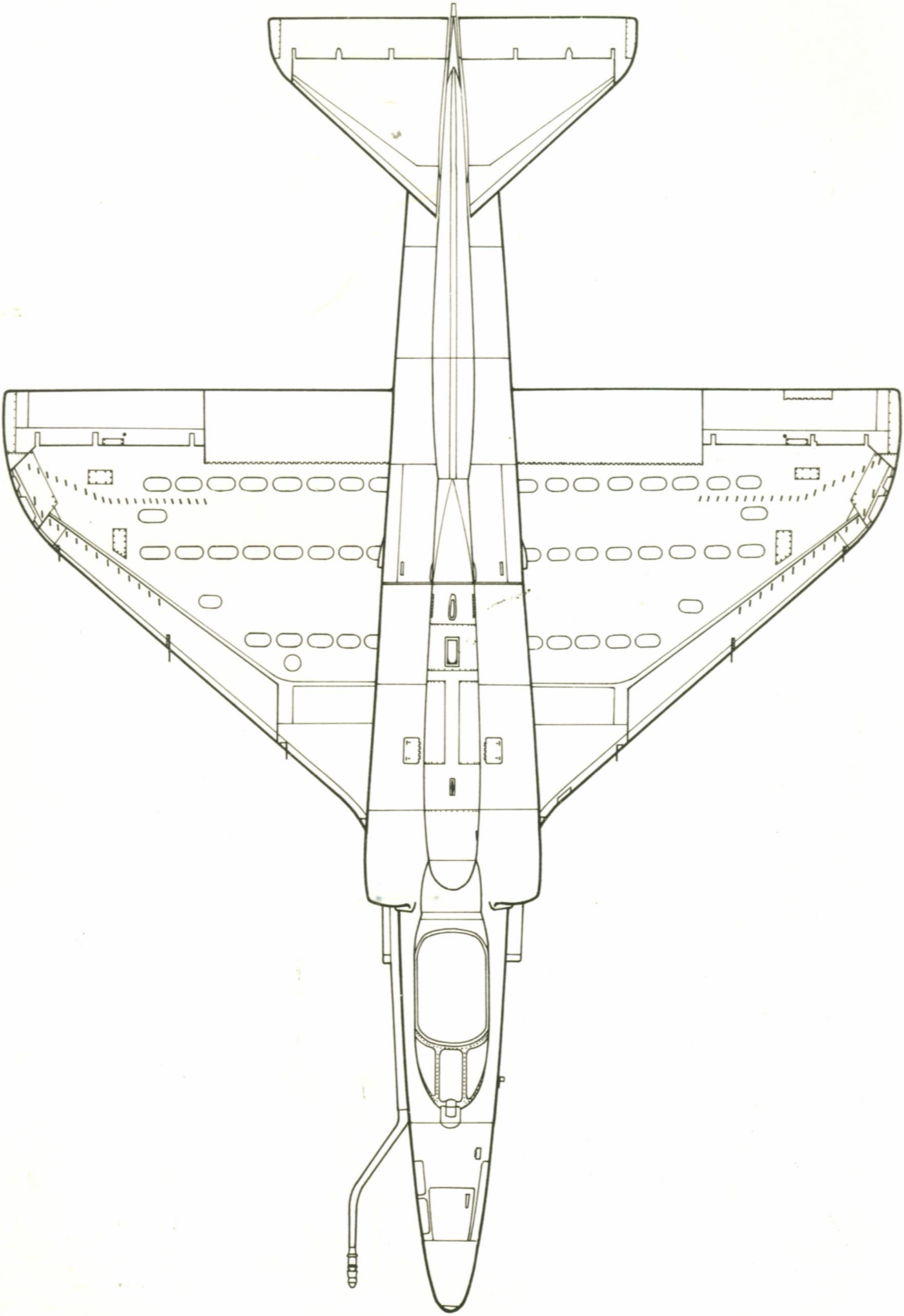

16
VL
8176
VMA-331
MARINES
158176
DANGER
RESCUE
16
Photo — F.R.Mac Sorley.

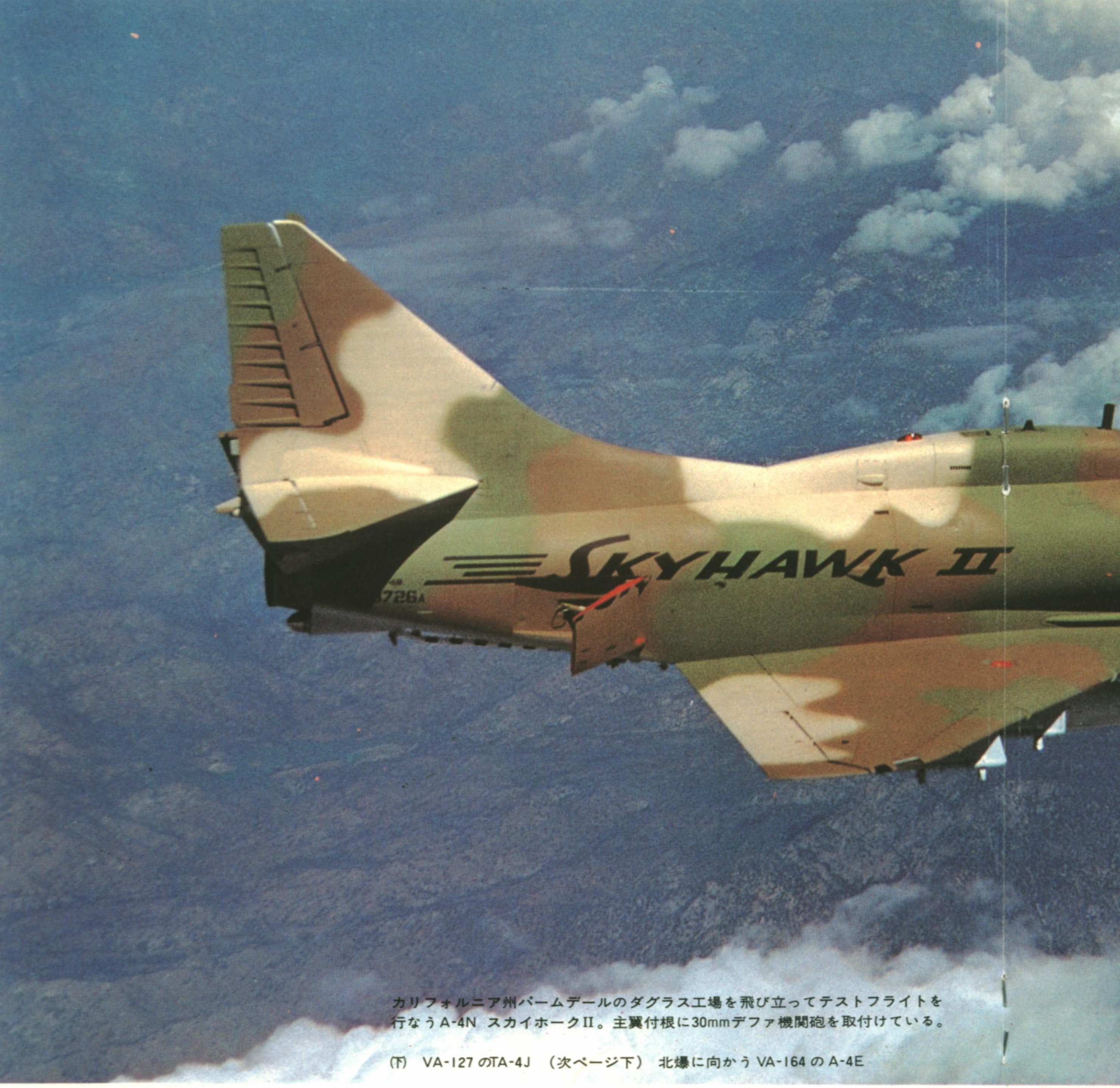

5
NAVY
DANGER
RESCUE
635
3
NAVY
Photo — Roy Lock.

マクダネル・ダグラス　A-4M　スカイホークⅡ

MCDONNEL DOUGLAS A-4M SKYHAWK II



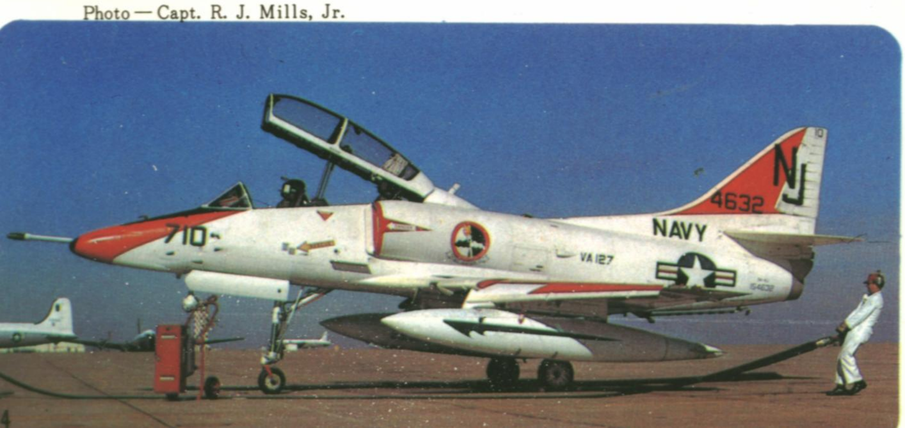


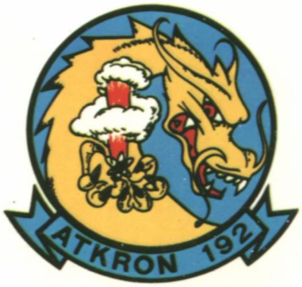

SKYHAWK II
726A

カリフォルニア州パームデールのダグラス工場を飛び立ってテストフライトを行なうA-4N スカイホークII。主翼付根に30mmデファ機関砲を取付けている。

(下) VA-127 のTA-4J (次ページ下) 北爆に向かう VA-164 の A-4E

Photo — Capt. R. J. Mills, Jr.


NJ
4632
710
NAVY
VA127

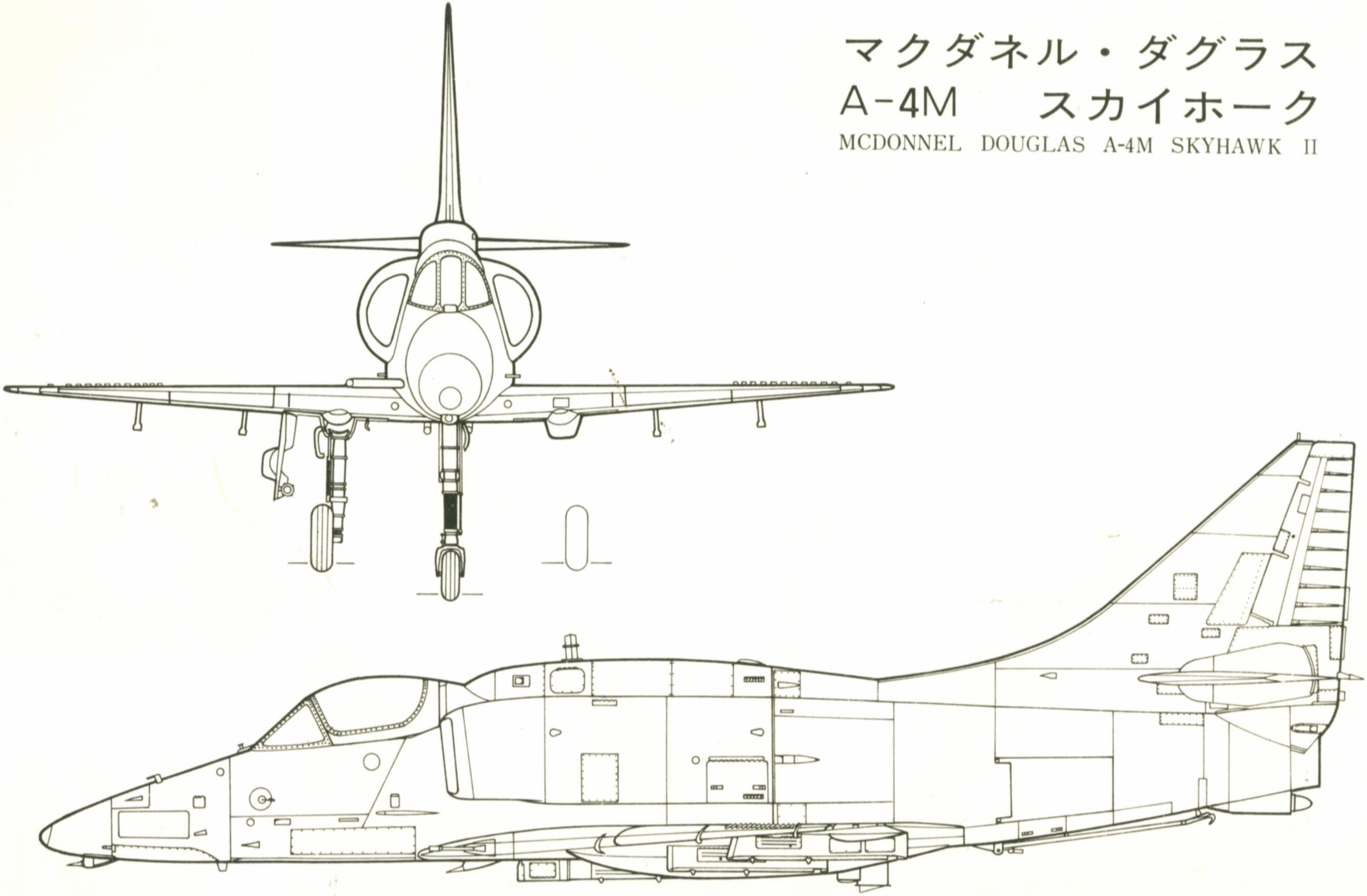


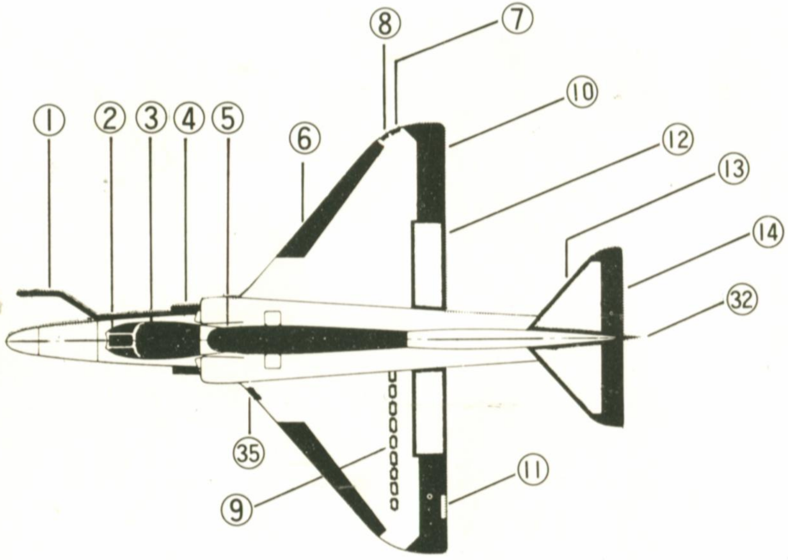
トを
いる。

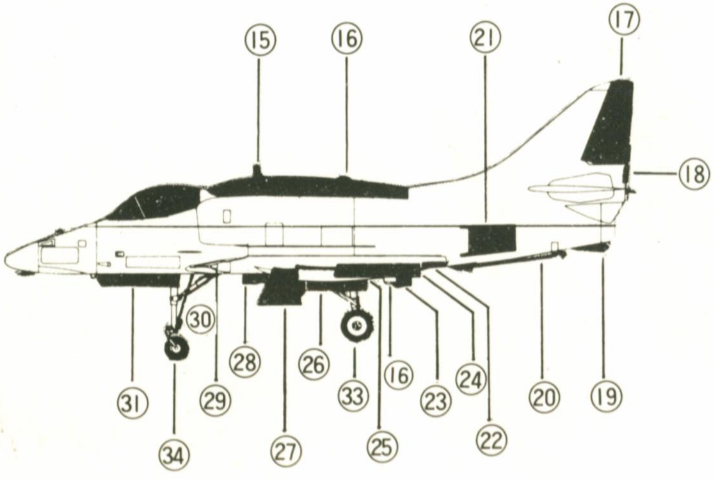
Photo — Official U.S. Navy.

ATTACK SQUADRON 195

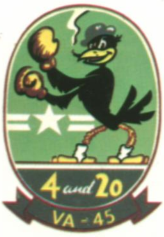
マクダネル・ダグラス
A-4M　スカイホーク
MCDONNEL DOUGLAS A-4M SKYHAWK II







1.	空中給油棒	Angled inflight refueling probe
2.	防弾風防	Bullet resistant wind screen
3.	キャノピ	Canopy
4.	機関砲爆風除け	Gun deflector plate
5.	アビオニクス搭載用のふくらみ	Hamp back avionics pack
6.	前縁スラット	Leading edge slat
7.	翼端灯	Wing tip light
8.	航法灯	Navigation light
9.	主翼タンク点検孔	Wing inspection panels
10.	補助翼	Aileron
11.	補助翼タブ	Aileron tab
12.	スポイラ	Lift spoiler
13.	可動式水平尾翼	Moveble holizontal tail
14	昇降舵	Elevator
15.	アンテナ	Antenna
16.	衝突防止灯	Anti-collision light
17.	タドポール型方向舵	Tad pole rudder
18.	尾灯	Tail position light
19.	ドラッグシュート格納部	Drag chute housing
20.	アレスティングフック	Arresting hook
21.	エアブレーキ	Air brake
22.	フラップ	Flap
23.	燃料放出パイプ	Fuel drain
24.	外側兵装ステーション	Outer ordnance station
25.	内側兵装ステーション	Inner ordnance station
26.	主脚ドア	Main gear door
27.	前部主脚ドア	Forward main gear door
28.	中央兵装ステーション（先端はストライクカメラ）	Center ordnance station and strike camera
29.	Mk.12 20mm機関砲	Mk. 12 20mm Cannon
30.	脚収縮リンク	Shortening link
31.	前脚ドア	Nose gear door
32.	ECMアンテナ	ECM Antenna
33.	主脚	Main gear
34.	前脚	Nose gear
35.	着艦進入灯	Approach light


4 and 20
VA-45

(上)　LATW-1司令官，D.F.マウ大佐のTA-4J，フロリダ州スーシルフィールド海軍航空基地に駐留している。
上は本機の胴体に書かれているエンブレム。

(中)　これもトップガンのA-4E マングース，胴体のエンブレムはガンサイトのレティクルにとらえられたMiG-17を意味している。

(下)　第2訓練航空団の司令官，オキィ・オコーナー大佐のTA-4J。

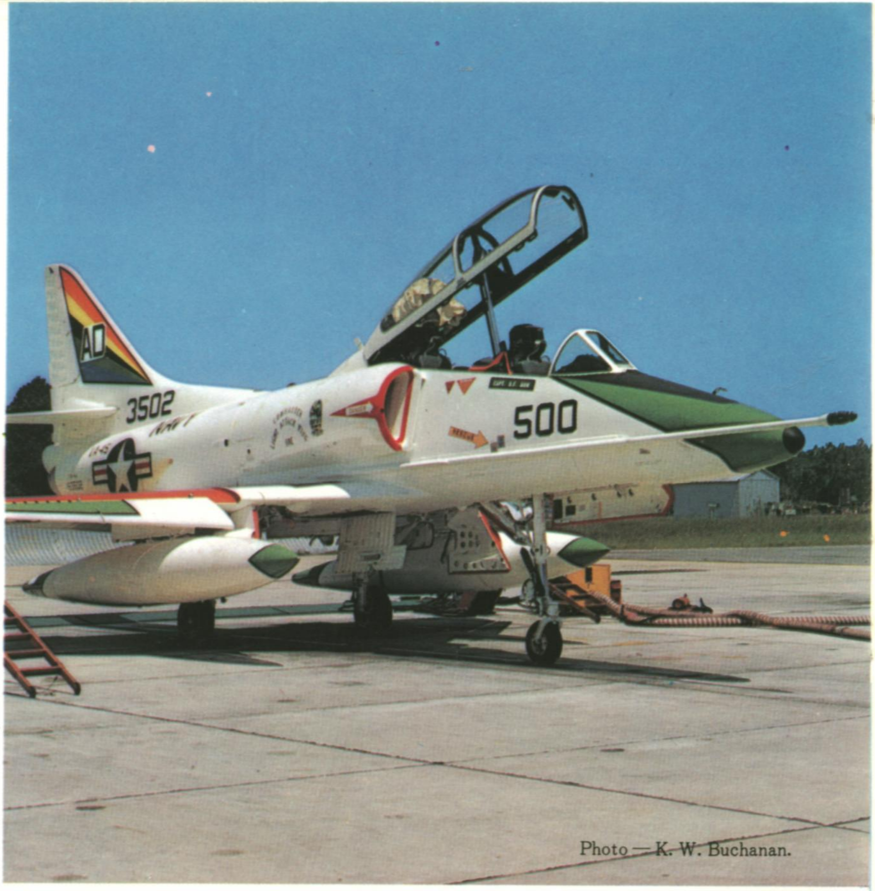


Photo — K. W. Buchanan.

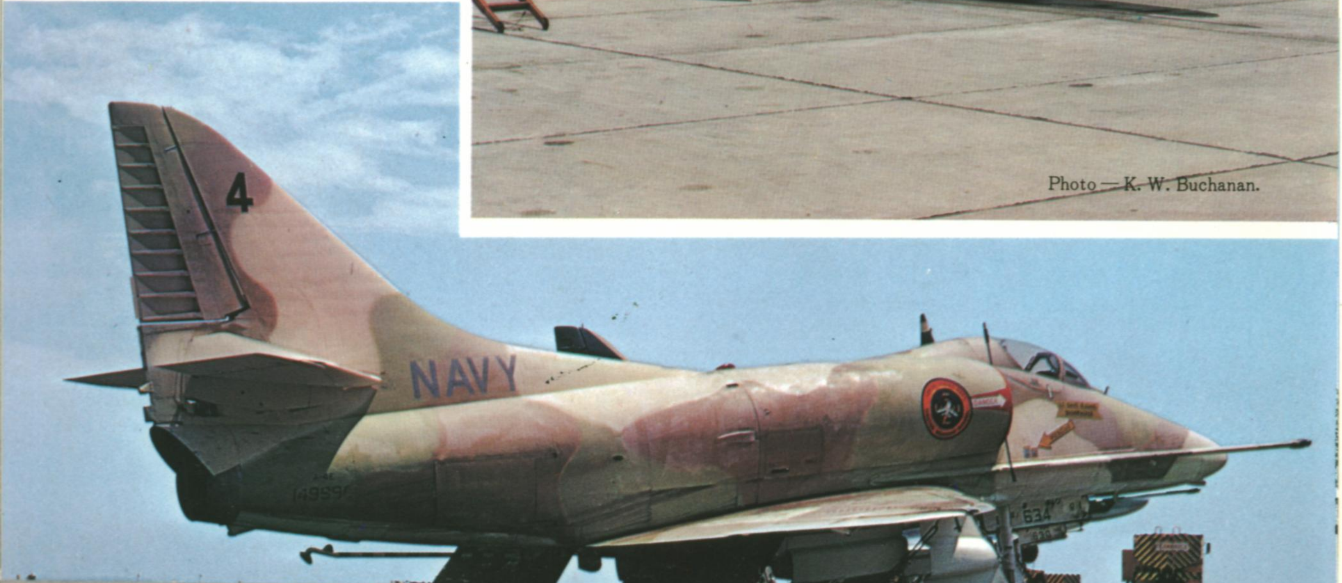
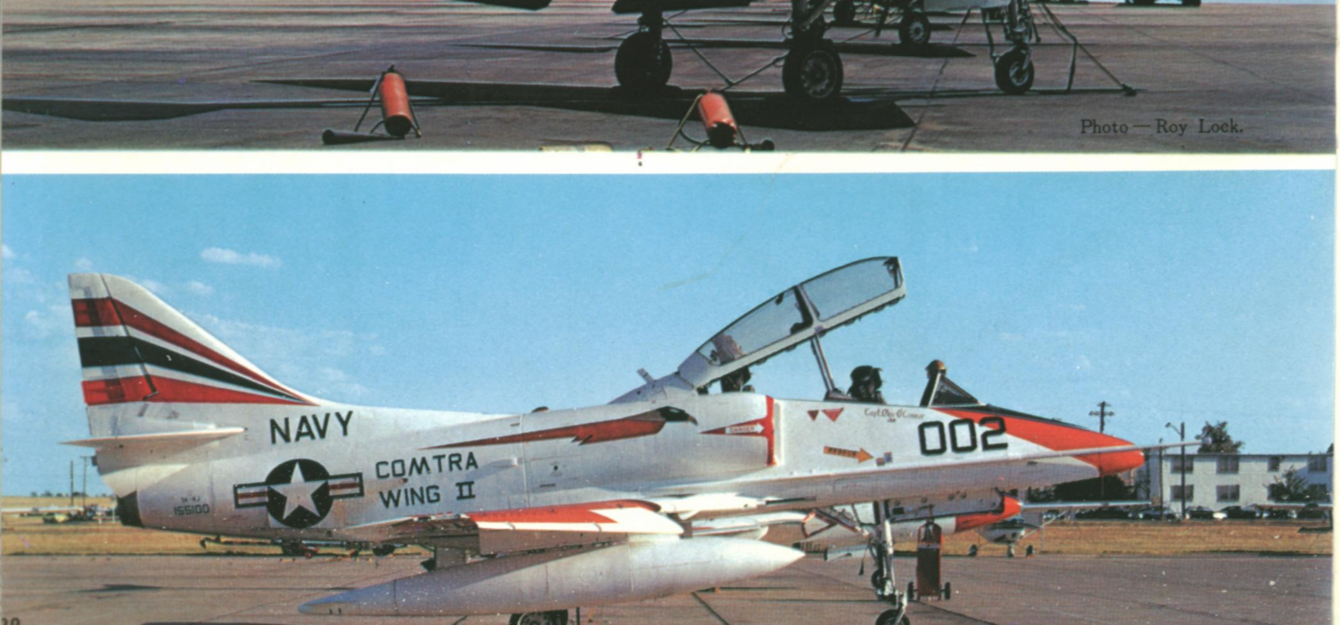
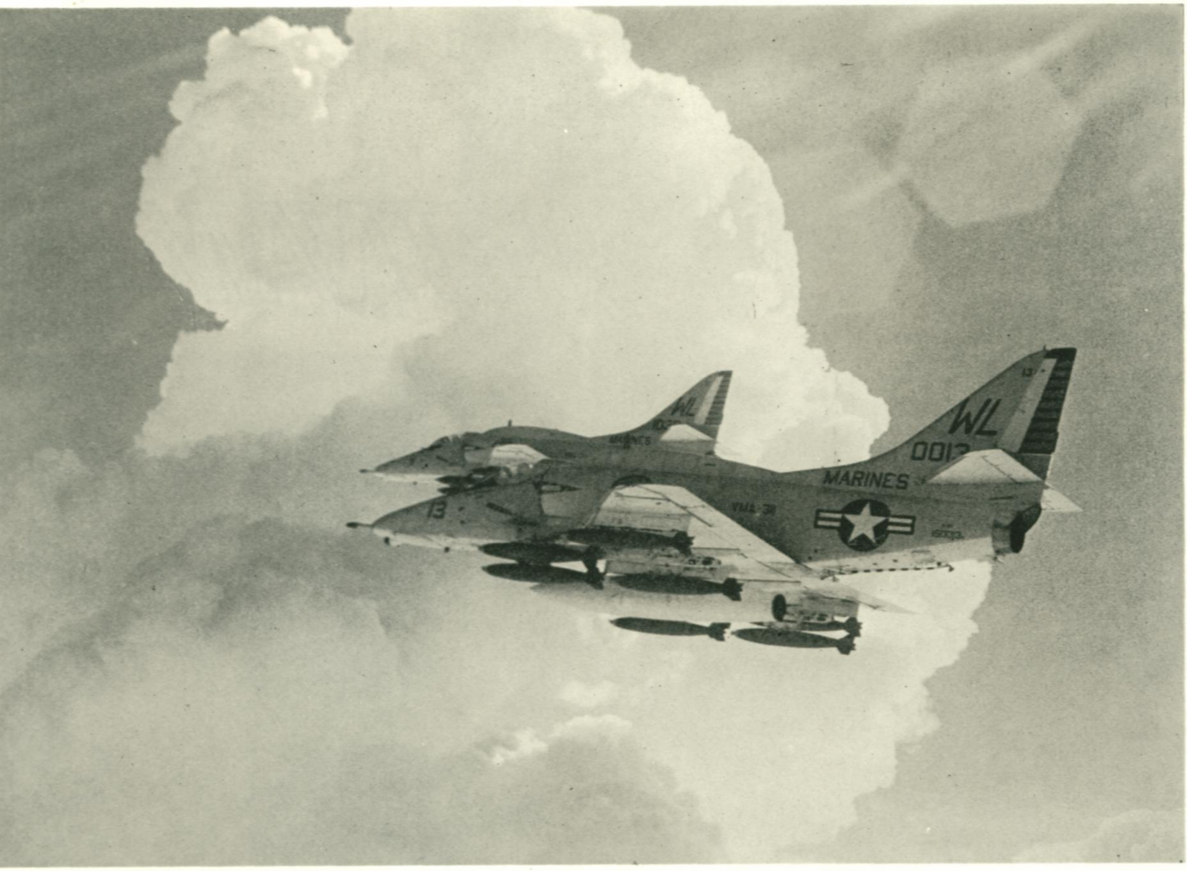
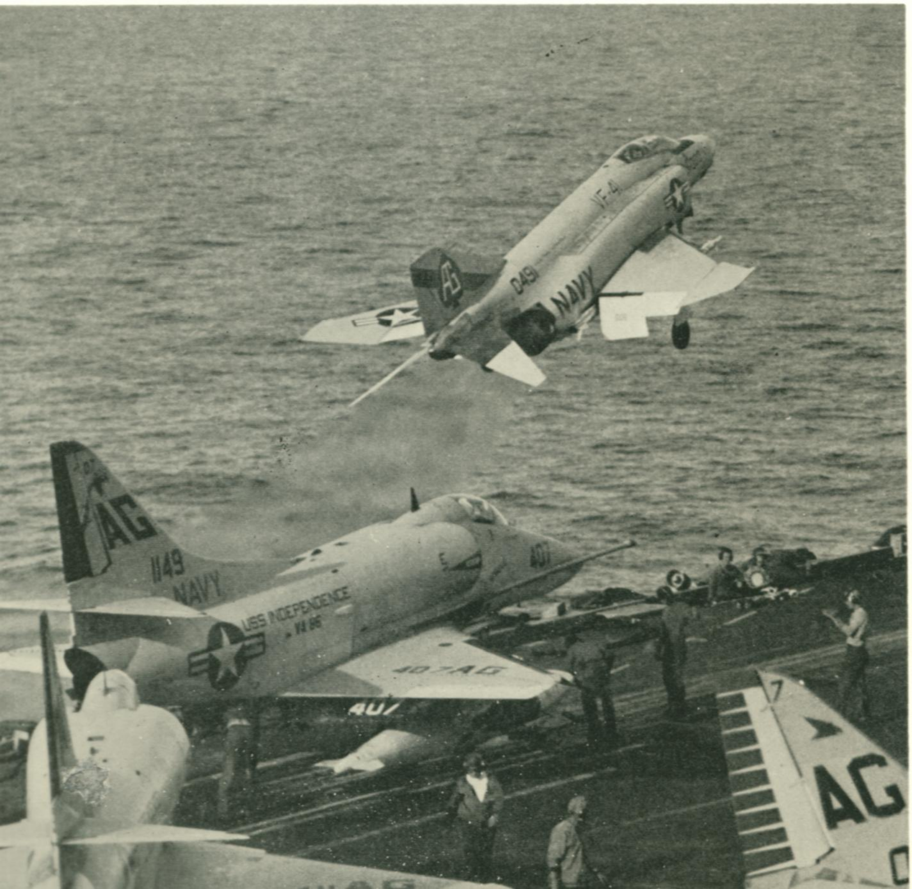


Photo — Roy Lock.


NAVY
COMTRA
WING II
002

Air War
In VIETNAM


WL
0013
MARINES
VMA-311
13


AG
NAVY
1149
USS INDEPENDENCE
VA 86
407
407AG

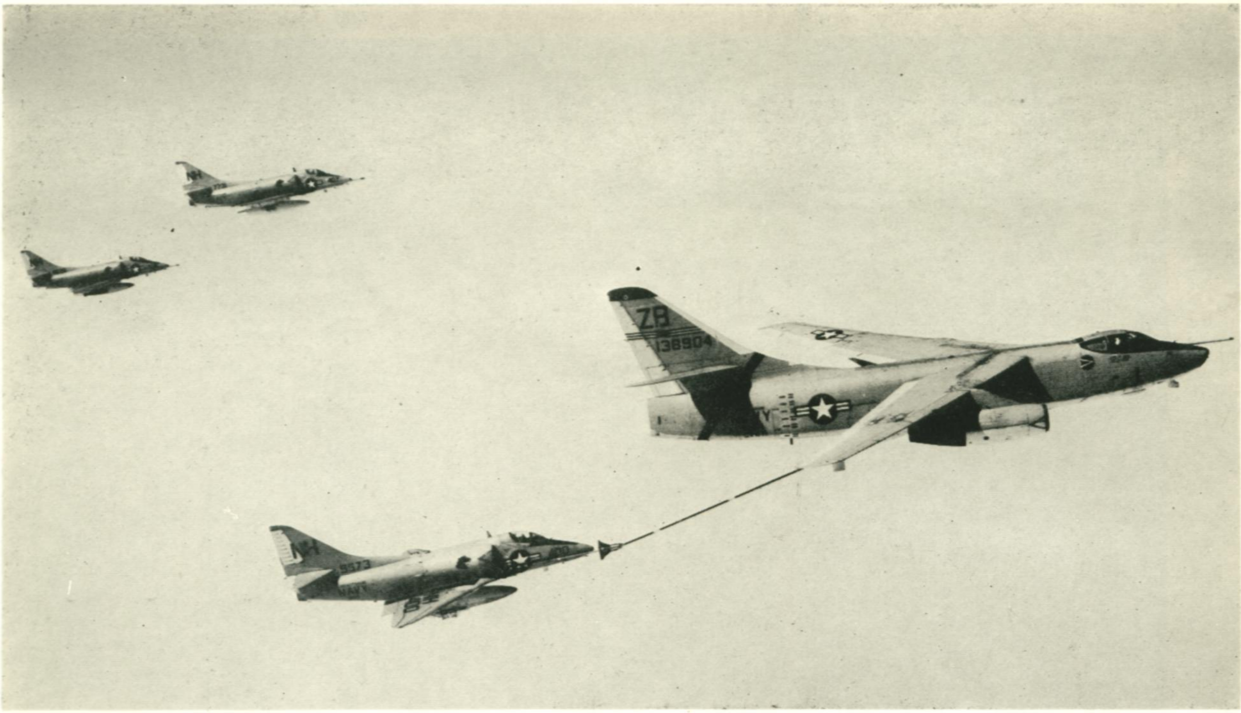
1965年2月，北爆が始まった当時の米海軍ストライク隊はA-1，3，4のダグラス・トリオで構成されていた。しかしA-3はタンカーへの改造が行なわれつつあったし，A-1はすでに激しい対空砲火を受ける地域での活動は制限されていた。そのうえA-6の飛行隊はまだ数も少なく，トンキン湾へ進出してきたのは7月になってからだった。自然A-4は米海軍攻撃部門の主役となってしまい，激しい航空戦のまっ只中にさらされることになる。

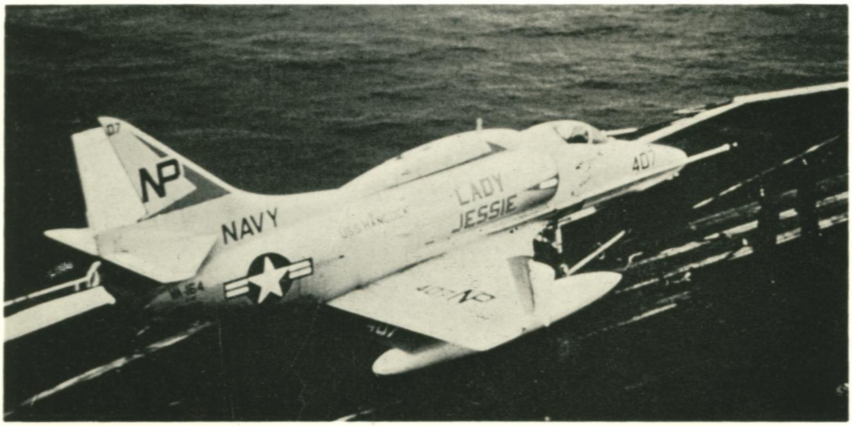
▲ 230kg爆弾を積んで攻撃に向かうVMA-311のA-4E。

◀ 日没寸前のトンキン湾で空母インデペンデンスから出撃するVA-72と86のA-4E

▶ 空母ハンコックのフライトデッキ上にラインナップしたスカイホークたち，ハンコックはA-4を搭載する最後の攻撃空母である。

NP
NAVY
USS HANCOCK
402
313
VA-164
VA 55
155037

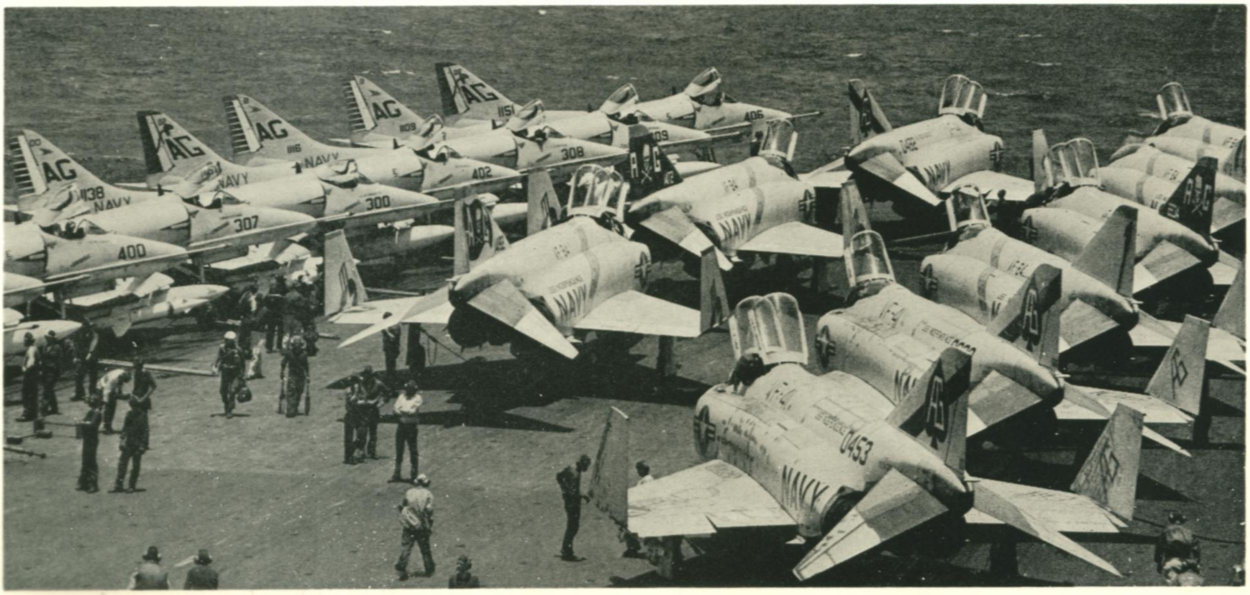

ZB
138904
NH
NAVY


NP
407
NAVY
LADY
JESSIE

▲　68年3月，北爆を終えトンキン湾上でVAH-4のKA-3Bから空中給油を受けるVA-112のA-4C。左側の機体はまだ爆弾を搭載しているが，着艦する前に海上に投下してしまう。ただし値段の高いAGM-12や26を装備しているときは，ダナンに着陸しあとで船積みにして空母に戻していた。

▼　1965年トンキン湾上を航行するインデペンデンス上のひとコマ。A-4のうち2機はAGM-12ブルパップミサイルを搭載している

Official U.S.Navy Photos


AG
NAVY
400
307
300
402
308
0453

CARAIR WING
PRIMUS et PRINCIPES

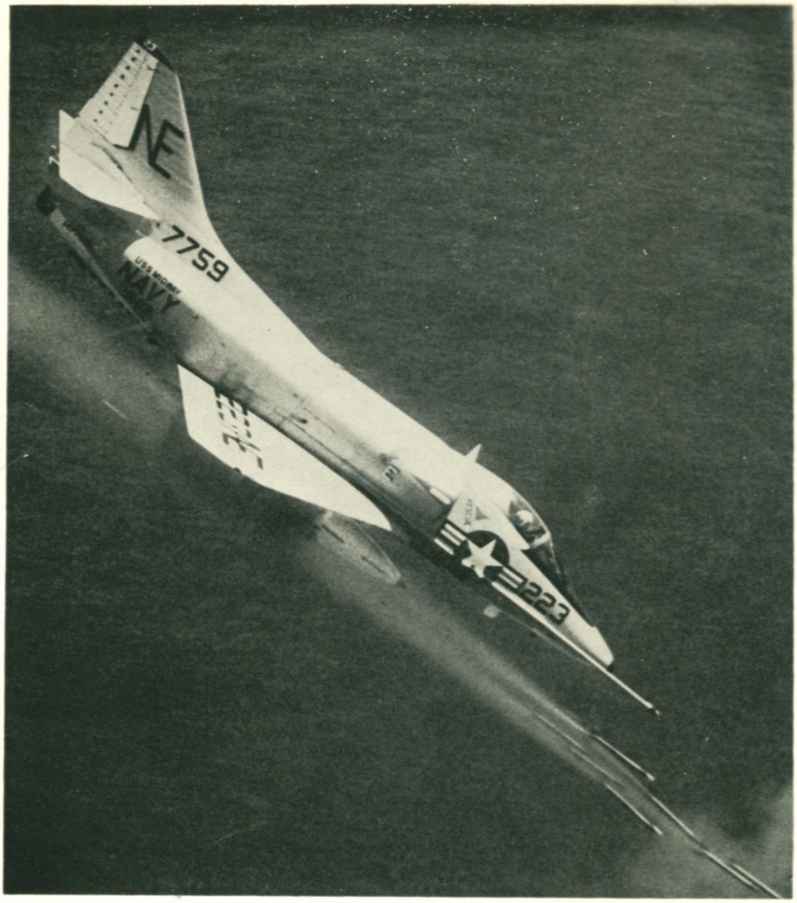
▶　65年4月，トンキン湾上でCVA-41ミドウェイが曳航するターゲットを目標にズーニロケット弾を発射するVA-22のA-4C，ジャンク射ちの訓練であろうか？

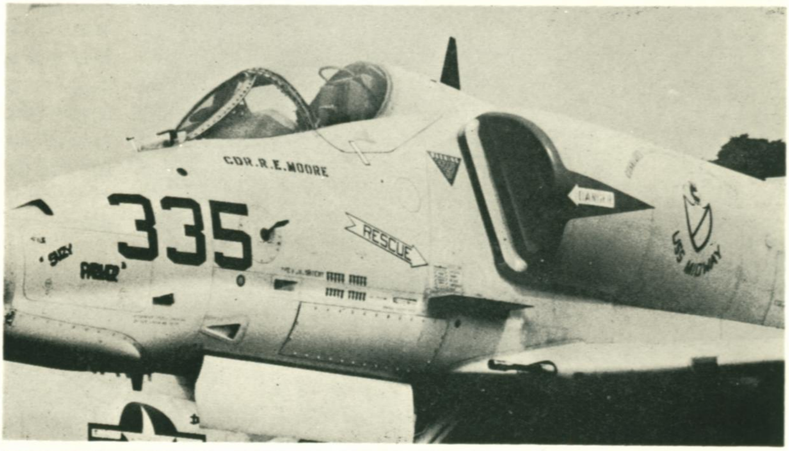
(写真左中と下)　ベトナム戦に参加した多くのエアマンたちが自分の飛行機に思い思いのニックネーム，マーキング，そしてミッションマークを描き込んでいた。写真右中は空母ミドウェイのCVW-2司令官R.E.ムーア中佐のA-4E（VA-23）で，ニックネームは“The Suzy Parmer”，そして20コの出撃マークがついている。写真下はVA-212の司令官機“Eagle One”，こちらは250回という驚異的な出撃回数を示している。

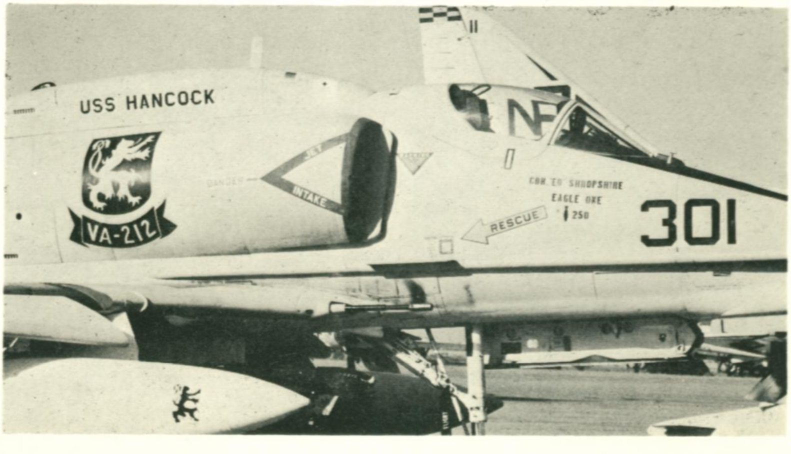
(写真左中)　これらのマーキングは，たいてい1航海の間に生まれ，消えていったが，この“Lady Jessie”のように，何年もつづけて描かれてきたマーキングもある。ネバダ州リノのホテルとカジノの経営者，ジェッシィーベック夫人とその夫は，第2次大戦終了間もないころ，デイックペリーという男の子を養子にした。後年，ディックは大学を出，海軍に入ると，VA-163のA-4パイロットとなってベトナム戦に参加した。ディックはカジノのディーラーのひとりだったから，分け前がトンキン湾まで送られてきた。そんな品物を隊員たちに分けるデイックを見て，感心したVA-163の司令官は，163がジェッシィーと養子縁組することに同意し，そのうえ自分の機体に夫人の名前を描き込んだのである。これが“Lady Jessie”の初まりだった。

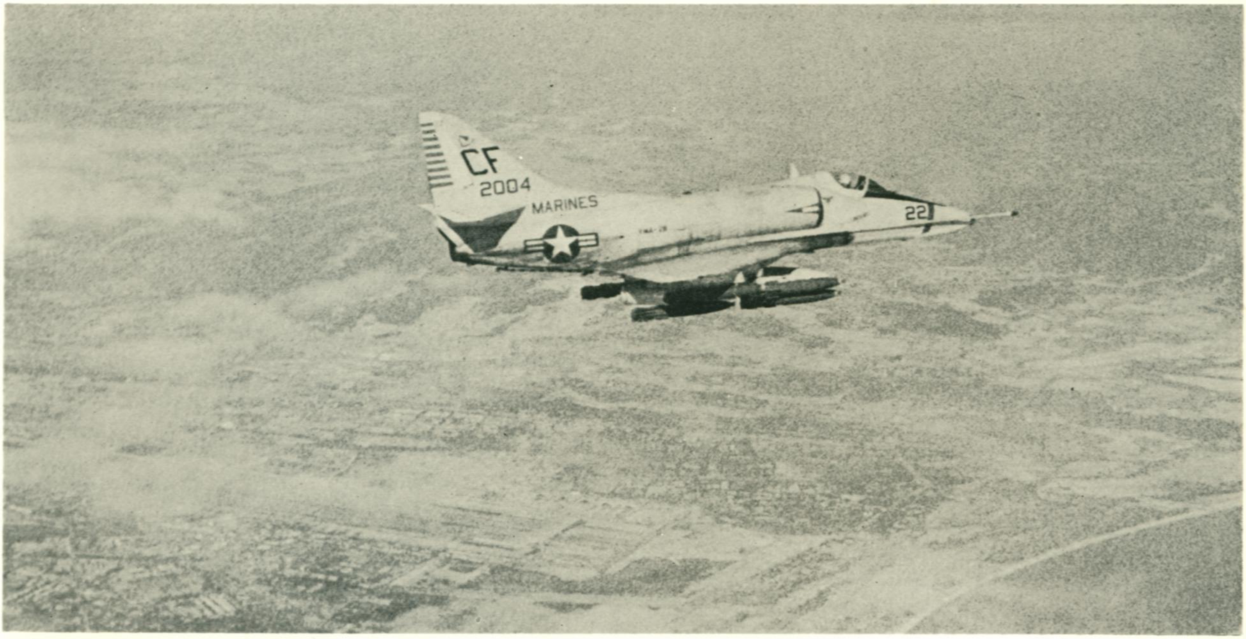
戦闘航海を終えると，隊員たちはジェッシィーのホテルによく招待された。ところが，1967年のオリスカニイ戦闘航海中，ディックは撃墜され戦死してしまった。この悲劇をいつまでも記憶にとどめようと決めたVA-163は，“Lady Jessie”を永久的に飛行させることにし，163が解散したあとは，兄弟飛行隊のVA-164に“Lady Jessie”を移管したのである。

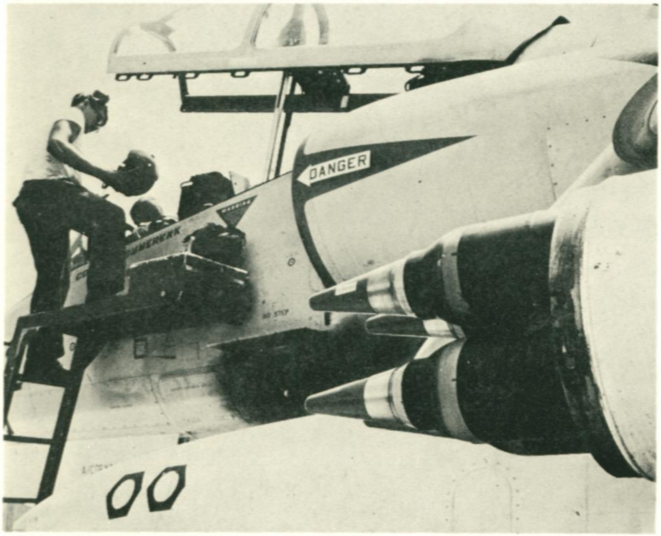
VA-164司令官ラムゼイローソン中佐は，現在“Lady Jessie”のA-4を持っている。彼とその隊員たちは，もちろんジェッシーの養子だから，いまでも多くの小包が送られてくるという。返事は決まってVA-164がいまどんな活動をしているが，どこにいるかということだそうである。


NE
7759
USS MIDWAY
NAVY
223

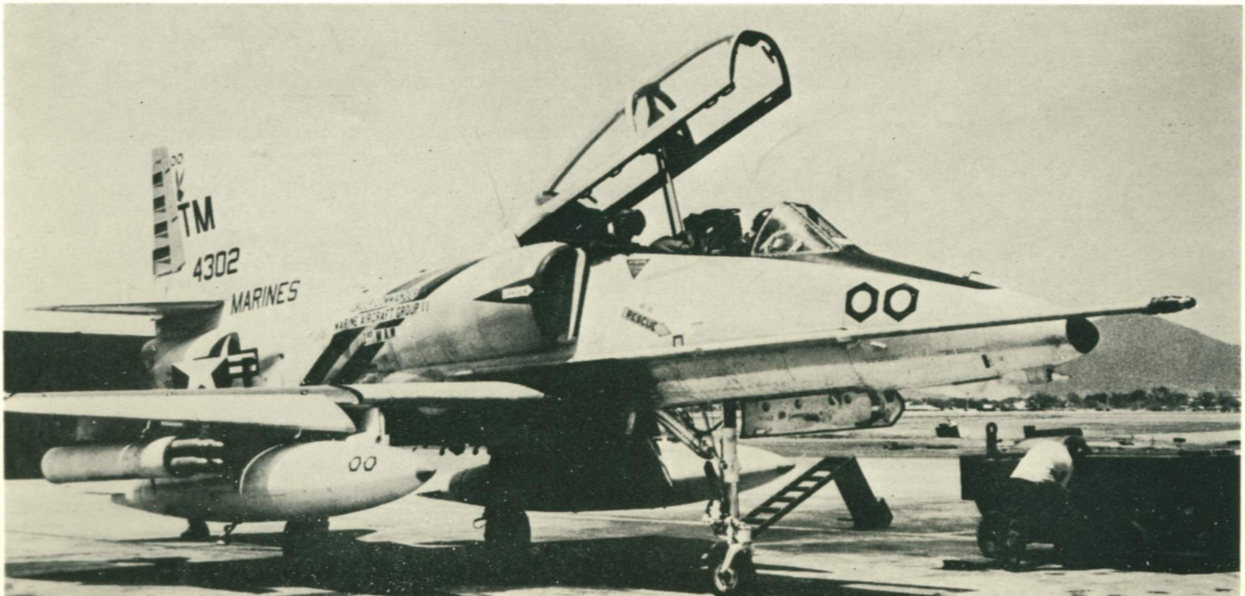

CDR. R.E. MOORE
335
SUZY
PARMER
RESCUE
USS MIDWAY

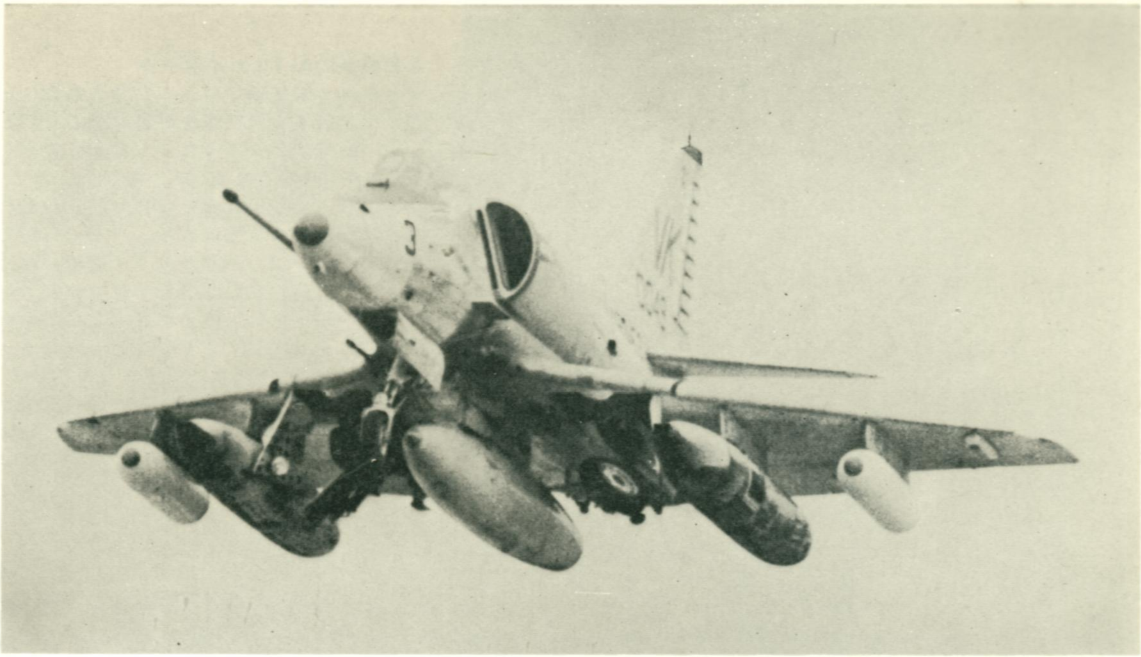

USS HANCOCK
VA-212
NF
INTAKE
CDR. ED SHOOPSHIRE
EAGLE ONE
250
RESCUE
301


CF
2004
MARINES
22



◀▼　チュライとダナンを基地として活動した海兵隊は，TA-4Fを実戦で使用した唯一の部隊である。というのも67年以来，米空，海軍ともFAC用に高速のジェット機を使用することを試みていたためで，ハイスピードFACには，複座の機体がどうしても必要だったから、TA-4Fが登場したのである。ダナンのH&MS-11がこの任務に使われ，コールサインはプレイボーイだった。激しい対空砲火にさらされながら，目標を発見すると，2.75インチのFFARを発射し，A-4やF-4のストライク隊を指揮する。また68〜69年には，戦艦BB-62ニュージャージィの目となって，DMZ(非武装地帯)以北における弾着観測と目標発見にも使われた。写真右は5インチズーニを装備したプレイボーイ00，下も同じで，南ベトナム，ダナン基地におけるもの。尾翼のマークは彼らのシンボル，プレイボーイのバニイである。


TM
4302
MARINES
MARINE AIRCRAFT GROUP 11
RESCUE
00
00



▲ 20mmMk.4ハイペッグガンポッド2コを装備しし，チュライを離陸するVMA-121のA-4E。

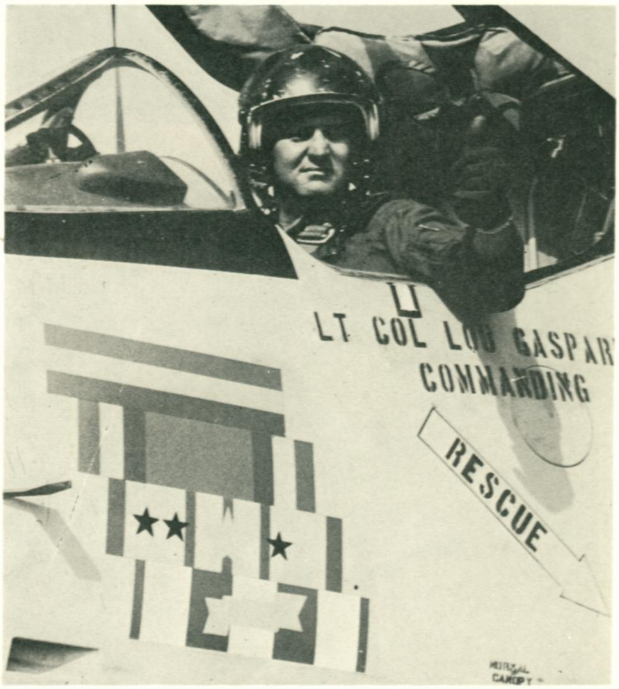
▶ 1968年，ダナンから日本の岩国へ撤退してきたVMA-211司令官ルーガスパリン中佐とその愛機。機首にはプレジデンシャルユニットサイテーション（大統領部隊感状）や，ベトナムキャンペーンのリボンが描かれている。

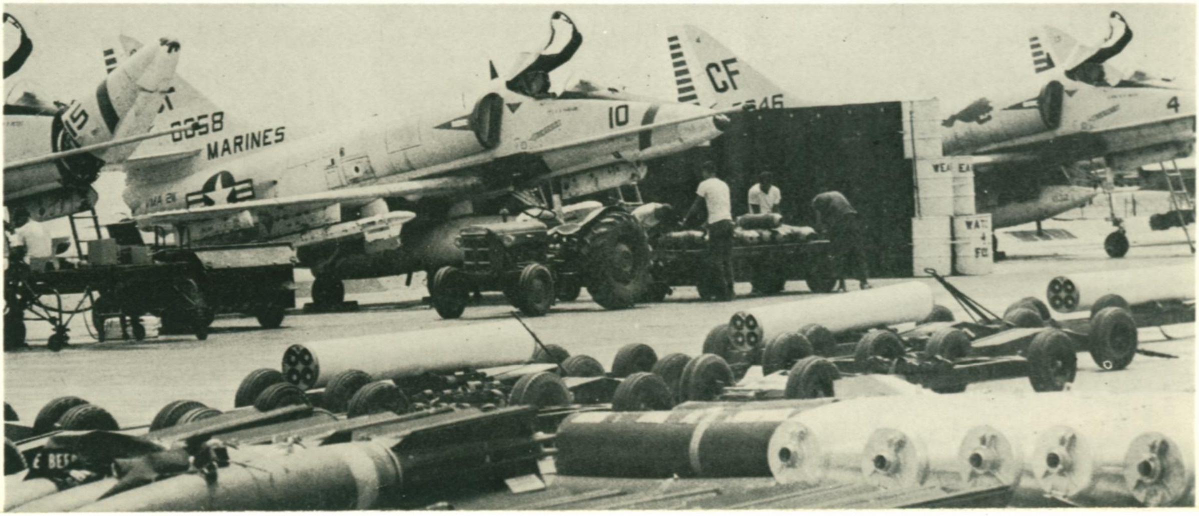
▼ チュライにおけるVMA-211のA-4E。

（写真左上） 1967年8月2日，南ベトナム，ホイアンにおける地上部隊の近接支援を要請され，現場に急行するVMA-211のA-4E。装備している230kgスネークアイ ハイドラッグ爆弾によって，ふたりの解放戦線兵士が殺されたと発表されている。

72年4月から再び開始された北爆により，海兵隊のA-4部隊はVMA-211と311が南ベトナム，ビエンホア空軍基地に，H&MS-15がタイにそれぞれ展開し，作戦を行なっているが，これらはすべて日本の岩国基地から派遣されているものである。

Official USMC Photos


LT COL LOU GASPAR
COMMANDING
RESCUE

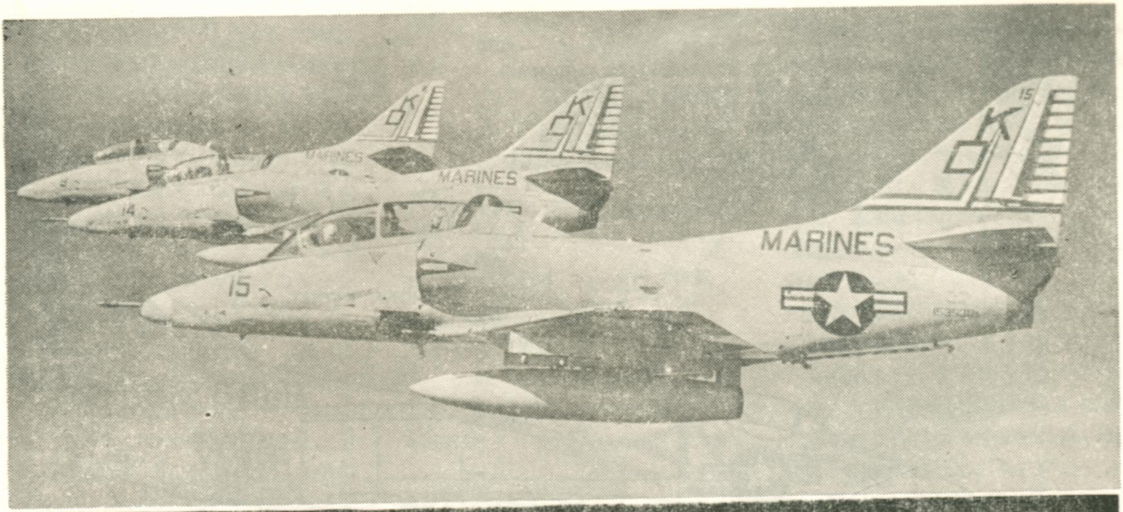

0058
MARINES
10
CF
4

6日戦争のA-4スカイホーク

イスラエル国防軍では，ふたつの基地にE型2コ，H型2コの計4コ飛行隊を配置しており，E型はハンプバック改造機とそうでないものがある。これらのA-4は，1機，戦闘で失なうと1機補充されるOne for Oneのシステムで運用されるため，装備機数にそう多くの変化はないものと思われる。H型はF型とほぼ同じ仕様だが，ハンプバックがなく，爆撃／航法機器の数が減っている。しかし，ステアリングのついた前脚とドラッグシュートは，陸上を基地とする場合，とりわけ有効なことは間違いない。なお，H型の多くがMk.12 20mm機関砲の代わりに，イスラエル製デファ30mm砲を装備しているはずで，新しく輸入が決まったN型では，最初から装備されることになっている。

◀ ナパーム弾を投下するA-4H。

▼ イスラエルの基地におけるA-4Hとそのパイロット。機体のナンバーは機密保持上の理由からか紙でおおわれている。 Photo—Israeli Embassy


MARINES
MARINES
MARINES
15
14
15

A-4の塗装とマーキング

徳永　進

■航空団ごとのマーキング

最近のF-8からF-4，A-1，A-4からA-6，A-7への機種変更は1960年代からのオーソドックスな塗装に終止符を打ち，非常に飛行隊色の濃い塗装への，変革をうながしているようである。そして，60年代には意外に各航空団ごとにまとめられていたマーキングは，だんだんと姿を消していくようである。

この航空団ごとのマーキングが，すべての航空団によって用いられ，また同じ航空団のすべての飛行隊にあてはめられていたとは限らないが，主に大西洋方面の航空団では，比較的統一されて用いられていたようである。では，この航空団ごとのマーキングが，どんなものであったか，例を用いて述べていくことにしよう。

■CVW－1

CVW-1は図1のVA-46のように“PRIMUS PRINCIPES”の文字の入った白帯をテイル・レターの下に描いていた。

しかし，このマークを用いたのは主に戦闘飛行隊のVF-14(F-3C→F-4B)，VF-11(F-8)だけで，一時CVW-1に所属したVA-46（図-1）と，VF-11の代わりに1966年より同航空団に所属したVF-32も採用したことがあったが，現在このマークは廃止されている。

■CVW－3

CVW-3は，図2に示すVA-34のA-4Bのような，3本の帯のマークを採用し，各飛行隊は，この帯をそれぞれの機首番号に合わせた飛行隊色で塗っていた。すなわち，

VF-31	赤	100番代
VF-32	黄	200番代
VA-34	青	300番代
VA-35	橙	400番代
VAH-9 (RVAH-9)	緑	500番代
VA-36	黒	600番代

この統一のとれたマークも，1966年に，その所属部隊が大幅に変わる

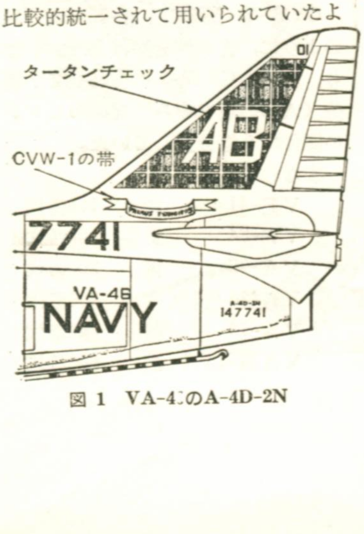

タータンチェック
CVW-1の帯
01
AB
7741
VA-46
NAVY
A-4D-2N
147741

図 1　VA-46のA-4D-2N

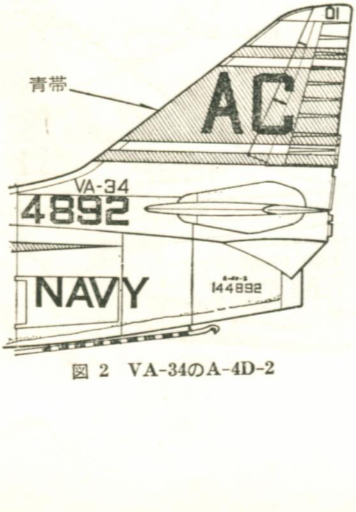

青帯
01
AC
VA-34
4892
NAVY
A-4D-2
144892

図 2　VA-34のA-4D-2

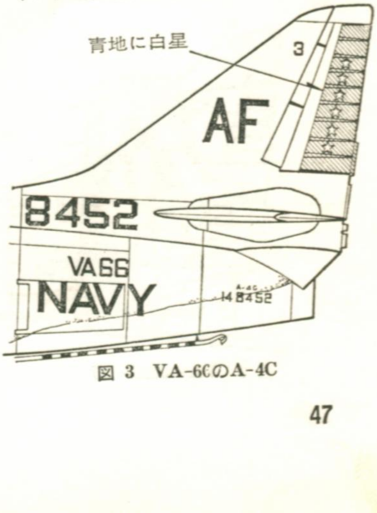
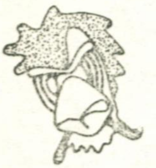
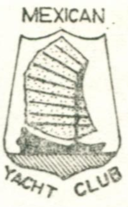

青地に白星
3
AF
8452
VA66
NAVY
A-4C
148452

図 3　VA-66のA-4C



赤のトサカに
黄色のクチバシ
他は白


MEXICAN
YACHT CLUB

黒フチのガルグレーの楯
に黄色の帆の黒の帆船
海は青，文字は黒

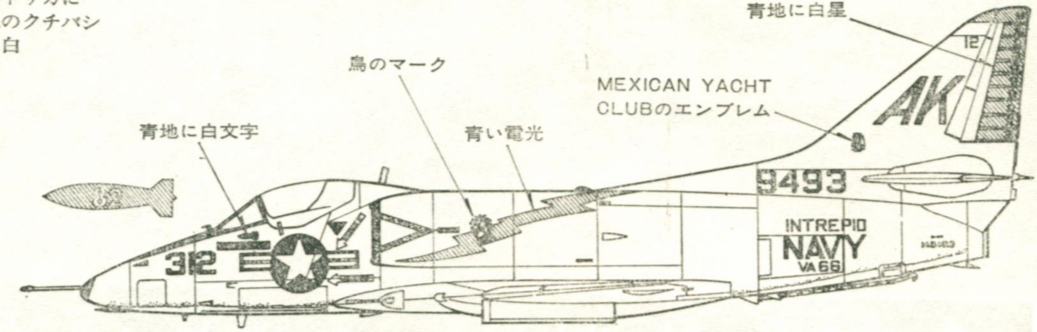

青地に白星
鳥のマーク
MEXICAN YACHT CLUBのエンブレム
青地に白文字
青い電光
12
AK
9493
INTREPID
NAVY
VA 66
312

図 4　VA-66のA-4C

と同時に断ち消えとなり，現在このマークを維持しているのは，VF-31とRVAH-9の2飛行隊だけである。

■CVW-6

CVW-6は図3のVA-66のように，各飛行隊の方向舵を飛行隊の機首番号に合わせた飛行隊色で塗り，その中にCVW-6の数に合わせた6つの星を描いていた。すなわち，

VF-102	100番代 赤地に白星
VF-33	200番代 黄色地に黒星
VA-66	300番代 青地に白星
VA-65	400番代 橙地に白星
VA-64	500番代 緑色地に白星
VA-76	600番代 黒地に白星
VAH-7	700番代 紫地に白星

このマーキングは現在も引き継がれており，また，VA-64，66はCVW-6を離れた後も，しばらくこのマークを踏襲していた。つまり，VA-64は1968年にCVW-7へ移動したが，この際，機首番号が600番代となったので，方向舵を黒に塗り，その中にCVW-7に合わせて7つの白星を描いていた。図4は，1968年にCVW-6からCVW-10へ移動したときのVA-66の塗装である。

方向舵の色は，機首番号が変わらなかったので，青のままで，その中に10コの白星を描いている。胴体の電光は青で，その上に赤いトサカと黄色いクチバシの鳥の顔を描き，機首のパイロット名の上に青の爆弾のマークを描き，その中に，ミッション数の“82”を白で描いている。

ここでおもしろいのは，垂直尾翼の帆船のマークで，太平洋艦隊の飛行隊で一時はやった“TONKIN GULF YACHT CLUB”のマークの向うをはって，“MEXICAN YACHTの文字を上下に描いている。

VA-66は，CVW-10と一航海を共にするが，翌年にはCVW-17へ移動し，これとともに，CVW-6時代の名残りのこのマークを廃止した。

■CVW-7

CVW-7は図5のVA-75のA-1Hのように，方向舵を飛行隊色で塗り，それをCVW-7に合わせて7等分（A-4の場合のみ方向舵のヒンジの関係で9等分）していた。

すなわち，

VF-41	赤	100番代
VF-84	黄色	200番代
VA-72	青	300番代
VA-86	橙	400番代
VA-75	緑	500番代
VAH-1	黒	600番代

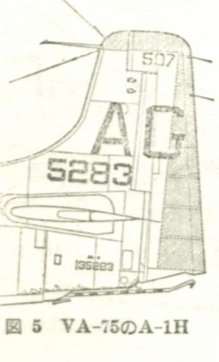

緑
507
AG
5283
135283

図 5　VA-75のA-1H

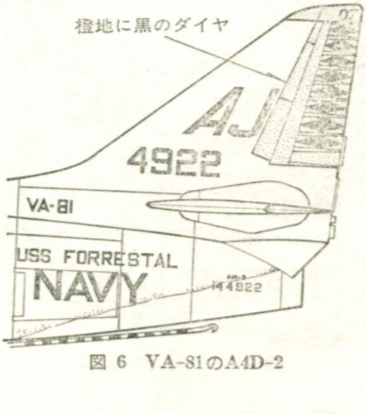

橙地に黒のダイヤ
AJ
4922
VA-81
USS FORRESTAL
NAVY
144922

図 6　VA-81のA4D-2

このうち，VF-41とVF-84は，その使用機をF-3CからF-4Bに，またF-8EからF-4Bに代えると同時にこのマークを廃止し，VA-75，VAH-1もこのマークを廃止したので，A-4を使用していたVA-72とVA-86だけがこれを維持していたが，もともと7等分のマーキングではなかったので，CVW-7のマークは現在断ち切れとなっている。

■CVW-8

CVW-8は図6のVA-81のように，その3つの攻撃飛行隊のみ，方向舵にCVW-8に合わせて，8個のダイヤを描いていた。このうち，VA-83とVA-85は飛行隊色でダイアを描いていたが，VA-81のみ，方向舵を飛行隊色に塗っていたので，ダイアの色は黒であった。

VA-83	300番代	白地に青のダイア
VA-81	400番代	橙色地に黒のダイヤ
VA-85	500番代	白地に緑のダイヤ

■CVW-9

CVW-9は昔，胴体に各飛行隊色で丸と3つの羽根を描き，その丸の中に9の数字を入れた航空団マークを採用していたが，その所属する航空母艦が，「タイコンデロガ」から「レシジャー」に移ったときに廃止された。

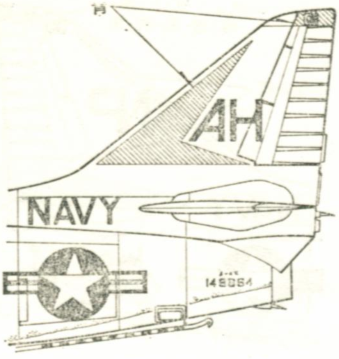


図 7　VA-163のA-4E

■CVW-16

CVW-16は，図7のVA-163に示すように，その3つの攻撃飛行隊の垂直尾翼に矢ジリのマークを描き，そのそれぞれを各飛行隊色で塗っていた。すなわち，

VA-163	青	300番代
VA-164	橙	400番代
VA-165	緑	500番代

■CVW-17

1966年11月に新たに編成されたCVW-17は，図8のVA-15のように"AA"のテイルレターに重ねて電光を描き，その色で各飛行隊を識別していた。

しかし，このマーキングが全飛行隊に統一されたのは，1969年の同航空団の3回目の大西洋派遣のときからで，それ以前は，電光の色も各飛行隊まちまちで，統一はとれていなかったようである。例えば，600番代のVAH-10の電光の色は黒ではなく赤だったし，図8のVA-15の場合も，本来は400番代で橙色なのに，方向舵のマーキングに関連したのか金色であった。

ここで余談となるが，同航空団のこのマーキングは，どうやらVF-74から来ているようである。というのは，VF-74は，1965年にあの有名な胴体後部に大きく描いた赤い電光のマークを廃止し，"AJ"のテイルレターに，CVW-17の場合と同様に小さく赤い電光を描くというマーキングに変更した。

そして，CVW-8からCVW-17へ移動したときもこのマークを用いていたので，CVW-17の他の飛行隊も，これをまねて今のマーキングになったようである。

ここで，1969年当時のCVW-17の名飛行隊の電光の色を記しておく。

VF-11	赤	100番代
VF-74	黄	200番代
VA-66	青	300番代
VA-216	橙	400番代
VA-36	緑	500番代
VAH-10 RVAH-13	黒	600番代
VAW-126	紫	700番代

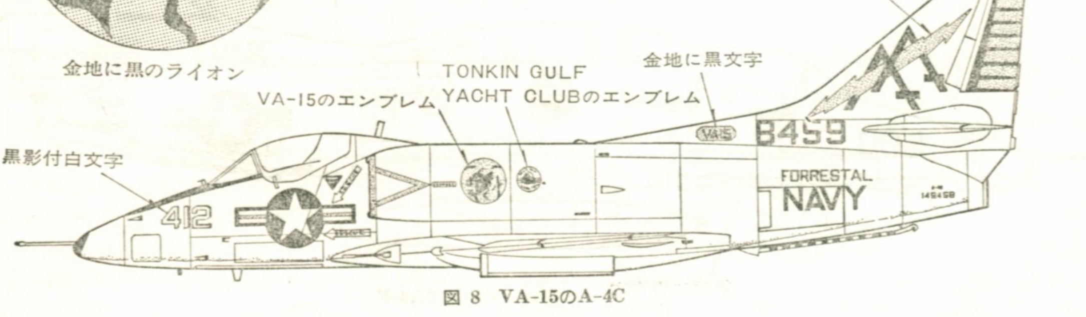

金地に黒のライオン
TONKIN GULF
YACHT CLUB
黄色地に3本の赤い線と黒文字，それに黒のジャンクのシルエット
黒
金色
12
金地に黒文字
TONKIN GULF
YACHT CLUBのエンブレム
VA-15のエンブレム
黒影付白文字
VA-15
B459
FORRESTAL
NAVY
412

図 8　VA-15のA-4C

図8の説明に移ると，方向舵と胴体のマークは金色と黒で，胴体のマークは，以前のライオンが爆弾に乗っているマークをやめ，映画会社の“Metro Golden Mayer”とまったく同じのマークを使用している。

■CWV-21

最後はCVW-21であるが，1968年以前には，とくに決まったマーキングはなかったようだが，同年にその所属部隊が大幅に変わると同時に，CVW-16の2つの攻撃飛行隊であるＶＡ-163とＶＡ-164が編入され，また，CVW-14からＶＡ-55が移動してきた。

そして，この年の航海では，3つの飛行隊は，彼ら独自のマーキングで活動したが，翌年には3つの飛行隊はＶＡ-55のＬ型のマークとＶＡ-164の矢ジリのマークを合わせた図9のＶＡ-164のようなマークに統一され，このマークと同じ配色で，方向舵の先端をチェックに塗り分けるようになった。

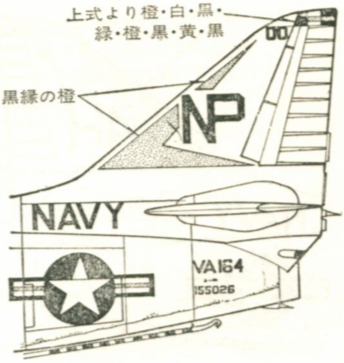


図 9　VA-164のA-4E

このチェックのマーキングは，もともとＶＡ-55のマーキングだったが，同航空団のふたつの戦闘飛行隊がＶＦ-24 (Checkmates)，ＶＦ-24 (Checkertails) と，チェックにかかわりのあるニックネームで，両方とも赤と白のチェッカーのマークを用いていることから，そのまま3つの飛行隊に伝播したようである。

現在のCVW-21の，3つの攻撃飛行隊と，そのマークの色は，以下のとおりである。

ＶＡ-212	300番代	黄色縁の黒の矢ジリに同色のチェック
ＶＡ-164	400番代	黒縁の燈色の矢ジリに同色のチェック
ＶＡ-55	500番代	白の影の付いた緑の矢ジリに同色のチェック

ここで，ＶＡ-212が機首番号と違った色を用いているのは，同隊の“Rampart Raiders”のマークの配色からきているようである。

図10は1968年にCVW-21に配属されたＶＡ-55のＡ-4Ｆで，現在のマーキングを採用する前の古いマーキングのものである。また同様なＣＶＷ-21の司令官機で，方向舵を上からひとつおきに緑と白のチェック，橙色，黒，赤と白の細かいチェック，赤と白のチェックに塗り分け，それぞれＶＡ-55，ＶＡ-164，ＶＡ-212，ＶＦ-24，ＶＦ-211を表わしている。

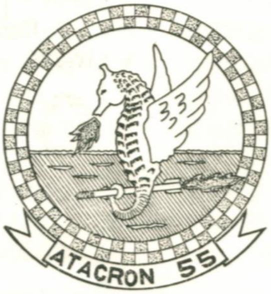
胴体の“Warhorse”のマークは，口から赤い炎を出した黄色の翼をもつタツノオトシゴが，白いロケットに巻きついているというデザインである。

以上で，Ａ-4のマーキングに関連して各航空団のマーキングを終るが，ここに記述されなかった航空団は，統一された航空団マークを使用しなかったものである。

■VA-144とVC-1

では最後に，ふたつのＡ-4のマーキングを紹介しておこう。

図11は1969年よりCVW-5に所属したＶＡ-144のＡ-4Ｆで，同航空団



VA-55のエンブレム
黒縁の円の中にライトブルーの空，ダークブルーの海，波は白，灰色のタツノオトシゴの口から黄色縁の炎，翼は黄色，サイドワインダーは白で先端は赤，炎は黄色縁の赤，円の外周は白と緑のチェックで，白帯の中に黒で部隊名を描く

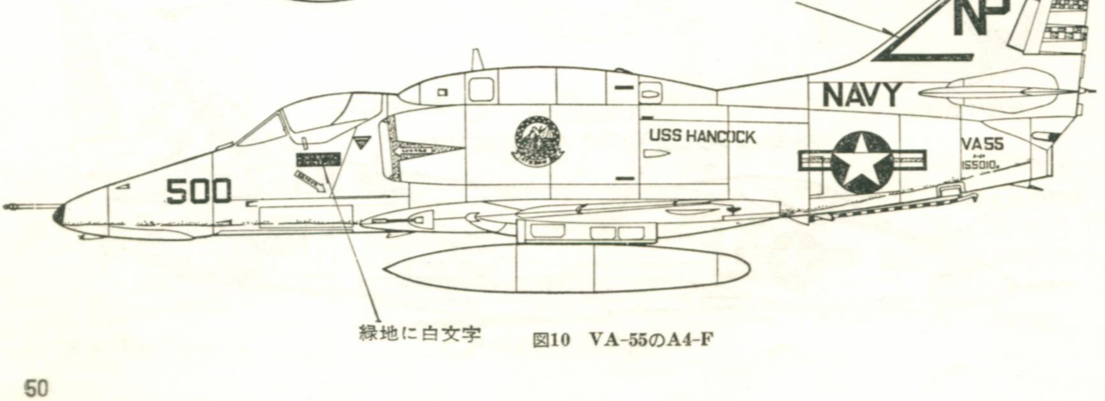


図10　VA-55のA4-F

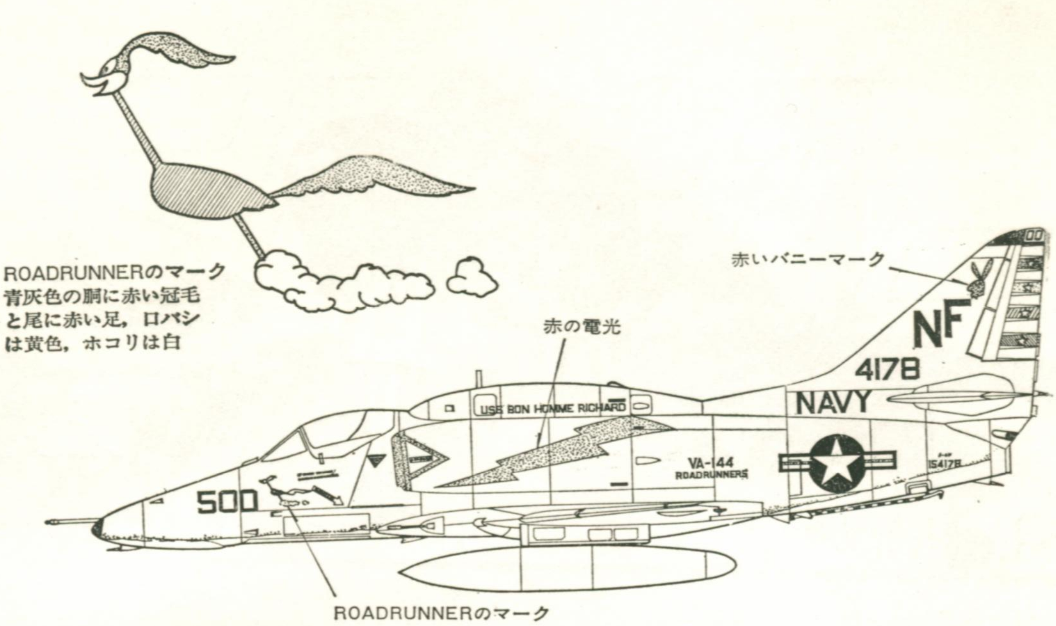

ROADRUNNERのマーク
青灰色の胴に赤い冠毛
と尾に赤い足，ロバシ
は黄色，ホコリは白
赤いバニーマーク
赤の電光
NF
4178
NAVY
USS BON HOMME RICHARD
VA-144
ROADRUNNERS
154178
500
ROADRUNNERのマーク

図11　V-A144のA-4F

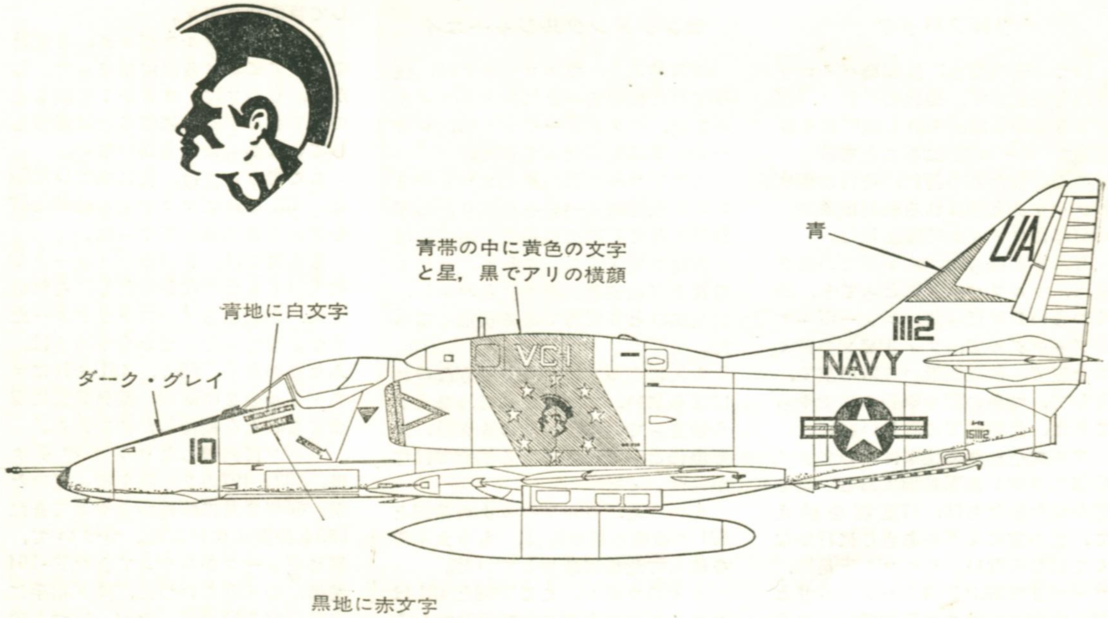

青
UA
青帯の中に黄色の文字
と星，黒でアリの横顔
青地に白文字
ダーク・グレイ
VC-1
1112
NAVY
151112
10
黒地に赤文字

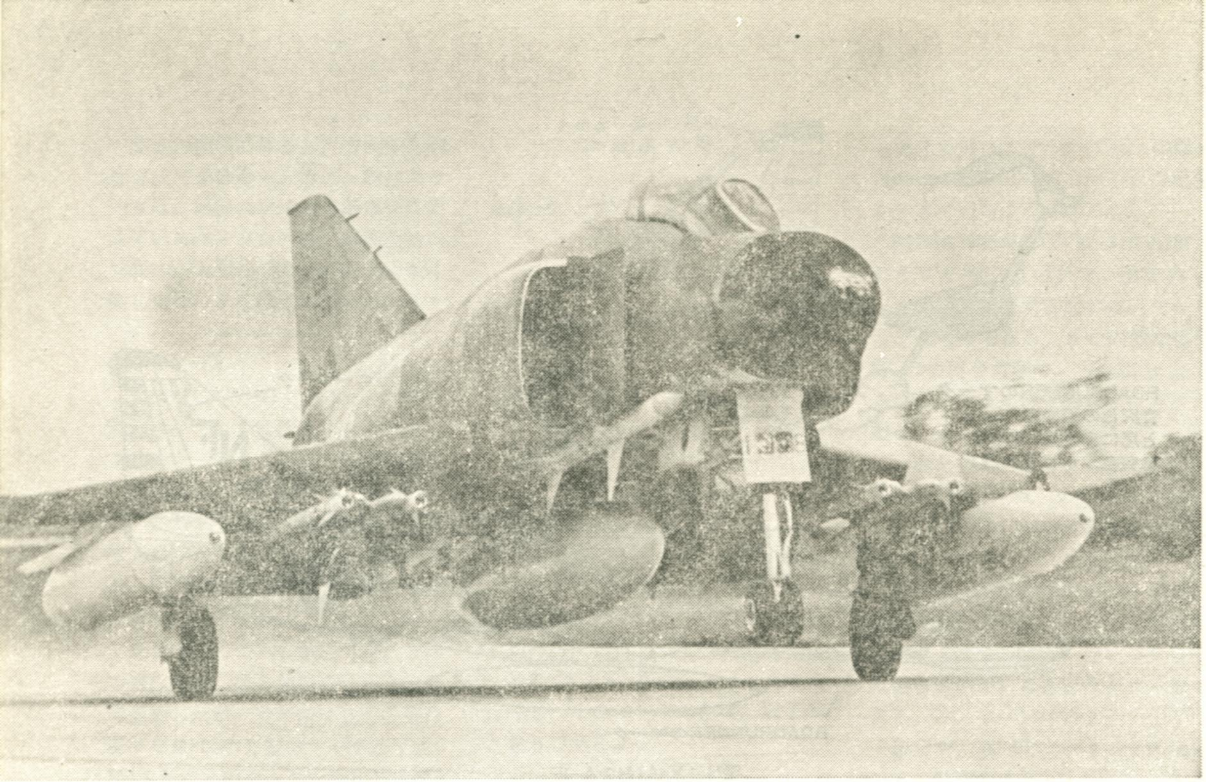
図12　VC-1のA-4E

とともに２回目の極東派遣を行なった1970年当時のマーキングである。

胴体の電光は赤，機首に同飛行隊のニックネーム “Roadrunner” のマークを描き，垂直尾翼のテイルレターの上には “Play Boy Club” のバニーのマークを赤で描いている。

また同機はCVW-5の司令官機なので，方向舵を上から緑・白・赤・白・黄・白・橙・白・青・白の順で塗り分け，その中に白の星を入れている。

図12は現在ハワイのバーバース・ポイントを基地としているＶＣ-1のＡ-4Ｅである。同飛行隊は，1952年10月５日にＶＪ-1として編成され，その後ＶＵ-1の名称をへて現在に至り，Ｆ-8Ｋ，ＵＳ-2Ｃ，ＵＨ-34Ｊ，ＤＰ-2Ｅを持ち，標的曳航などの任務を遂行している。垂直尾翼には，青で矢ジリのマークを描き，胴体の青帯の中には，ハワイ諸島のニイハウ，カウアイ，オアフ，モロカイ，ラナイ，マウイ，カフラウェの，ハワイの８つの島を表わす黄色の星と，ハワイの歴史上の英雄，アリの横顔を，黒で描いている。



ウルフパック

いつの時代でも，戦闘機パイロットたちにとって，最後の目標は，空中で５機の敵機，それも戦闘機を撃墜して“エース”となることである。

そんな狼たちの群れ，それゆえウルフパックと呼ばれる戦闘機隊が，1931年にアメリカで誕生した。

日本軍と戦った，太平洋での航空戦は，ウルフパックにとっても，長くつらい日々だった。ニューギニアのジャングルで，フィリピンの島々の上空で，敗戦間近い日本の空で，そして，つかの間の平和の後でやってきた，北朝鮮での激しい戦い。

ウルフパックの住家は，いまタイ中部のウボン空軍基地にある。腹を空かせた狼たちは，17度線を越えて，北の空にミグをあさりに行かなくてはならない。ウルフの手足は，マッハ２で飛ぶＦ-4ファントムⅡとなったが，もはや太平洋での“マリアナの七面鳥狩り”や北朝鮮の“ミグ横丁”でたらふく喰ったごちそうの思い出は，夢物語となってしまった。

第８戦術戦闘連隊“ウルフパック”

その朝鮮戦争における活躍は，多くの映画の主人公にしたて上げてきた。泥沼のベトナム，７年間の戦いは，だれも耳を傾けなかったしウルフパックの古巣が，日本の板付空軍基地にあったことも，ほとんど忘れられかけてきている。

センチメンタルジャーニイ

1964年７月，ウルフパックは，住みなれた板付をあとに，カリフォルニア州，ヴィクターヴィルの，ジョージ空軍基地に帰ってきた。

ここでウルフは，初めてマッハ２の戦術戦闘機Ｆ-4Ｃを受取り，わずか18カ月で部隊の再構成と，完全な装備化を終了する。そして，最初のＯＲＩ（戦闘態勢検査）をパスし，完全にひとりだちできる状態となった。

大人のウルフは，餌を探さなければならない。すでは北爆は，２月から始まっていたし，北のミグは，米軍機にとって無視できる状態ではなかった。

そのうえ，ウルフパックの第68と431の戦術戦闘中隊は，もう太平洋を渡って北爆に参加していた。

タイのウボン，ここで68と431はフロリダ州マクディル空軍基地からやってきた，45と47の戦闘機隊と合流して，北の空を飛びまわった。45は，ウルフの息子たちにとって尊敬すべき相手だった。

65年７月10日，ケネス・Ｅ・ホルカムと，トマス・Ｓ・ロバーツの両大尉は，空中戦でミグを１機ずつしとめていたからである。

65年の秋も深まった11月のなかば，ウルフパックのＦ-4は，一斉にジョージを飛び去った。ハワイのヒッカム，グアム島アンダーセン，そして目的地ウボン。

こうして，ウルフパック，３度目のアジアにおける旅は始まった。しかし，ウルフは，まさか７年間もこの地で暮らすことになるとは想像もしていなかったにちがいない。

ここでウルフは，先に来ていた68と，431それにマクディルの45と47をアメリカに帰してやった。

米本国では，Ｆ-4のパイロットが何人いても足りなかったし，それ以上に，経験あるインストラクターたちが必要だった。だからウルフは，ふたりの息子，68と，431それにマクディルの２中隊が，乗員養成に専念することを期待したのである。

ウボンに到着したウルフパックは，433と497の２中隊を持っていたが，66年２月に沖縄からやってきた555も仲間に加わった。つづいて，同じジョージからやってきたＦ-104装備，の435こいつは，ミグ相手に大活躍するはずだったが，いつも重たい爆弾を積んで，ヨタヨタしていた。そのうえ，足が短かかったから，ウボンを住家にすると，北に行くのはたいへんで，タイ北部のウドンから作戦を行なっていた。

66年６月，ウルフの北行きは早くも10,000回に達し，年末には13,000出撃を記録していた。

67年６月，東南アジアで初めてＦ-4Ｄ，20機がウボンに到着し年末までに３個飛行隊分を受取った。こうして一段とウルフの力は強くなっ

ミグキラー

“ウルフパック”と呼ばれた戦闘機隊

小林康彦

た。

5月28日，ベトナム戦で唯一のトリプルキルを遂げたウルフ最強のミグキラー，トリプルニッケル(555)が，ウドンに向けて去っていった。稼ぎ手を失ったのはつらかったが，代わりに，フロリダ州エグリンから第25，アッサムドララゴンがやってきてくれた。

はるばる米大陸と太平洋を横断して到着したこのドラゴンたちを，ウルフパックは“Hello New Guys”と書いたプラカードを立てて，暖かく迎えたが，もちろん，ウルフの仲間として鍛えることは忘れなかった。

433と497のパイロットは，幼ないドラゴンたちをウイングマンにして北の空を飛び，戦法を親切に教えてやったからである。

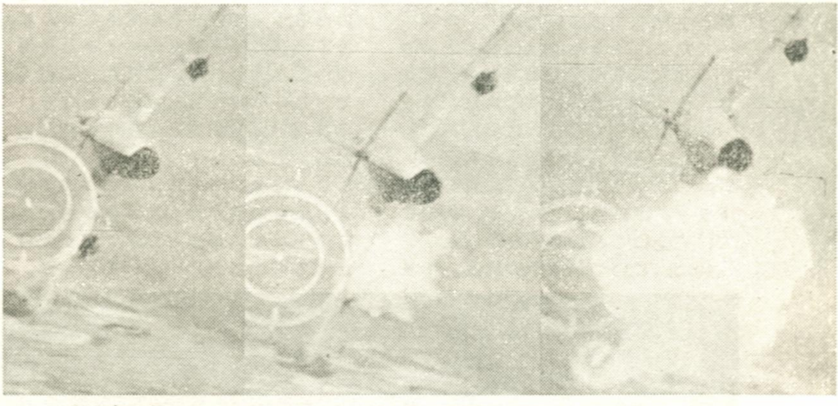
68年11月1日，北爆停止

もはや17度線を越える必要はなくなったが，ウルフパックには獲物がいる。そして，新しい任務，ラオス上空でのホーチミンルート遮断作戦が与えられた。

狼からフクロウへ

新しい獲物，トラックはミグと違って昼間は寝ている。だから，ウルフパックが活動するのは夜中になった。

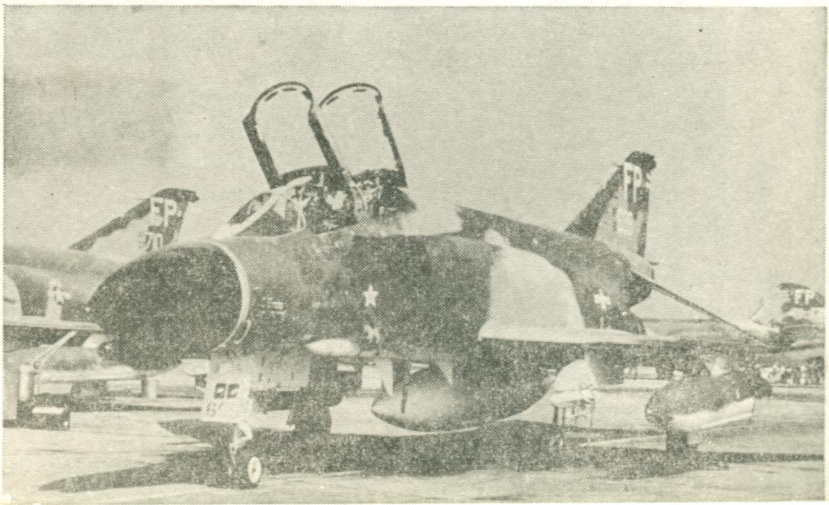
ウボンは，日暮れとともに活況を見せ，アフタバーナの炎を長く引いて離陸して行くファントムでにぎわった。



▲1967年6月3日，ラルフカスター少佐（388TFW，13TFS）操縦のF-105Dに撃墜されるMiG-17。

▼ウボンで翼を休めるF-4C(64-699) 497TFS “Night Owls” 所属機だが，497隊員でミグを撃墜した者が見当たらないので555か433のクルーが使ったものだろう。

前ページ上　ウボンを離陸するウルフパックのF-4C。ミッションは北におけるMiG CAP（ミグ戦闘パトロール）だろうか？ Photo by F.R. MacSorley



8TFW "Wolf Pack"
Ubon RTAFB

25TFS	(FA)	F-4D	Assam Dragons
433TFS	(FG)	F-4C,D	Devils
435TFS	(FO)	F-4C,D	Eagle Squadron
497TFS	(FP)	F-4C,D	Night Owls
555TFS	(FY)	F-4C,D	Triple Nickel
13TBS	(FK)	B-57G	
16SOS	(FT)	AC-130A,E	

Udon RTAFB

435TFS	(—)	F-104C	Eagle Squadron

ウルフの497は“夜のフクロウ”だったから，トラック殺しにもってこいで，そのうえ，おしゃれだったから，羽根を真黒に塗っていた。ブラックベリイ＝下面を黒く塗ったファントムは，こう呼ばれている。

もっともこのフクロウは，ミグを相手にすると滅法強かったが，夜中にジャングルの中を走りまわるトラック相手では，ちょっと早すぎた。

そんなわけで，10月にはナトランからガンシップが，この任務のためウルフパックに加わった。ＡＣ-130Ａスペクターガンシップ，空飛ぶドレッドノートは，40㎜ボフォース機関砲２門をつけていた。

これで，トラックは積荷ごとバラバラになってしまうのである。頭のよいやつがふと，なぜこんなにトラックを破壊しているのに，南への補給は止まらないのだろうと考えた。20㎜のガトリングガンは，たしかにトラックは破壊していたが，荷物までは完全にこわれていなかった。

40㎜，こいつが命中すれば，トラックから積荷を運び出してもなんの価値もないガラクタの山である。

乾期シーズンに，ホーチミンルート上でこいつに見つかると，100％助かりっこなかった。だから，スペクターガンシップは，ウルフの稼ぎ手にのし上がっていった。

70年９月，ウルフパックにもっとも変なやつが加わった。B-57ＧトロピックムーンⅢ，名前こそ“熱帯の月”でロマンチックだが，姿はほっぺたをふくらました奇妙な形をしていた。

こいつも，昼間はウボンで居眠りをしていたが，夜ともなると目をさまし，ホーチミンルート上をさまよい歩くのである。赤外線の目を持ったトロピックムーンⅢは，なんでもよく見えた。

そのころ，ウルフパックの正統派Ｆ-4ファントムは，奇妙な仕事ととり組んでいた。ファントムは，爆弾の代わりに“木の枝”をぶら下げて，ホーチミンルート沿いに植樹をして歩いていたのである。

爆撃で木が枯れたから植えているのだろうって？　とんでもない，この木の枝には高感度のマイクと送信機か組み込まれていて不用意に近くでおしゃべりでもしようものなら，手ひどい爆撃を受ける不幸の種だったのである。

こんなセンサーは，木のツルの形をしたものや，地面に本体がもぐって地上に草の形をしたアンテナだけが残るものなど，いろいろあった。

ナイトアウル，スペクター，それにトロピックムーンⅢ，ウルフパックのタイトルは，トップミグキラーから，トップトラックキラーへと変わっていった。

1971年，そんなウルフパックに戦闘機乗りとしては最高の栄誉である，アメリカ戦闘機パイロット協会のロバート．Ｆ．ワーリイ中将記念トロフィーが送られた。

タイトルには“東南アジアでもっとも優秀な戦闘機隊に”と記されてあった。

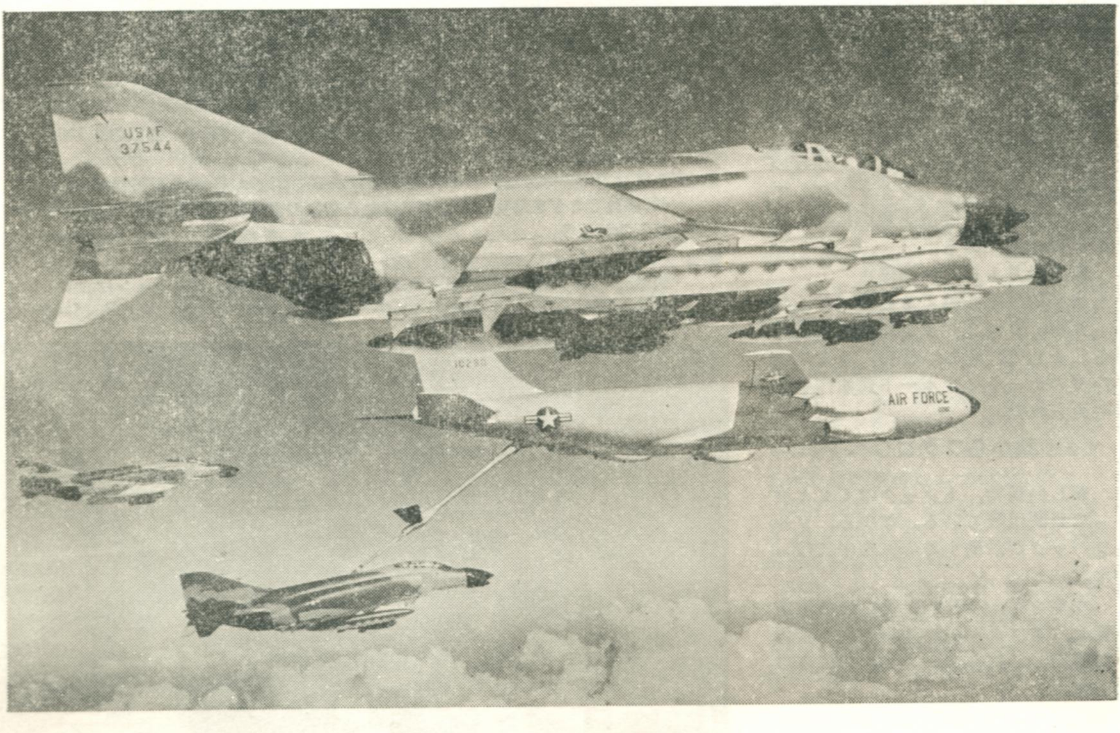
もちろんウルフパックは多くのメダルでかざられている。米軍部隊として最高の名誉であるＰＵＣ（大統領感状）は，もちろん２回も受けているし，その他は，とても書ききれないほどである。

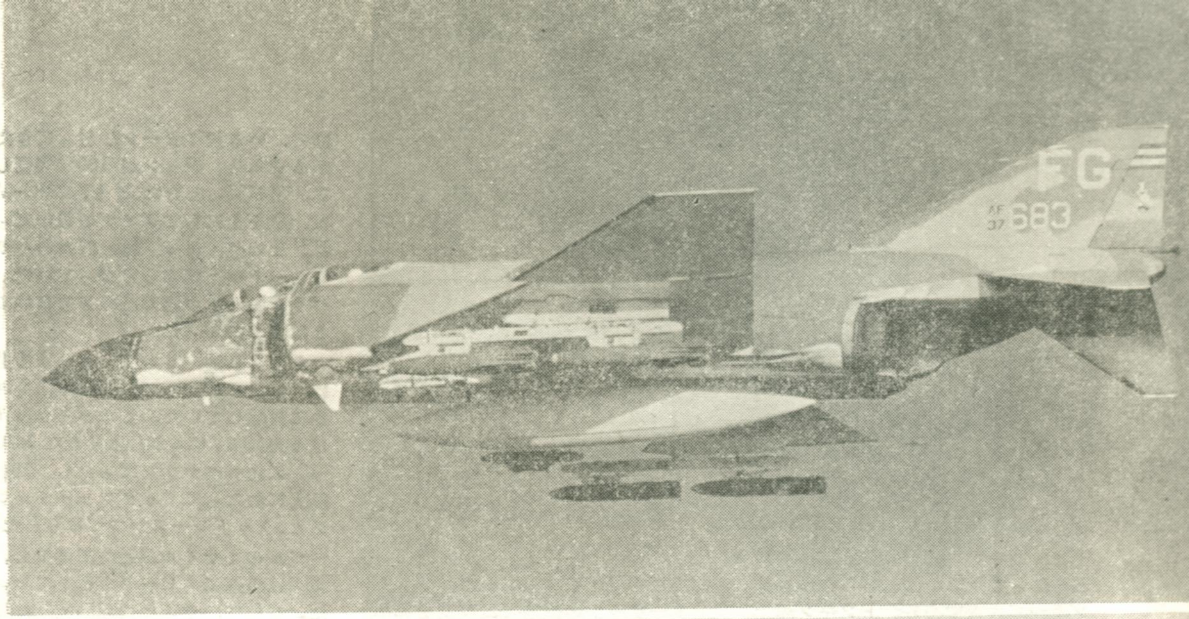
ロビンとチャッピイ

ウルフパックのボスは，皆からパパウルフと呼ばれて親しまれていた。1966年初め，ウボンに，神様から戦闘機乗りとして生涯を暮らすよう命じられた男がやってきた。

ロビン・オルズ大佐，1922年生まれの老練な，この戦闘機乗りが物心ついて初めておぼえた音は，子守歌ではなく，近所のラングレイ飛行場から聞こえてくるボーイングＰ-1戦闘機の爆音だった。

彼の父親はビリー・ミッチェル将軍の側近だったから，飛行機乗りがよく家を訪れた。エディリッケンバッカー，エルンスト・ウデット，そ





んな第1次大戦のエースたちが来るたびに，幼ないロビンは，大きな耳をそば立てて一言一句，聞きもらすまいとして，父親のかたわらで話を聞いたのでである。

彼自身，44年の生涯は，すべて戦闘機乗りとして過ごしてきたといっている。初めは，幼ないスピリットの中で，後は実際に戦闘機のコクピットの中だった。

新しいパパウルフ，ロビン・オルズは，わずか50年の米軍戦闘機史の中で44年間を過し，ヨーロッパ，朝鮮，ベトナムの3つの戦争を経験してきた男だった。

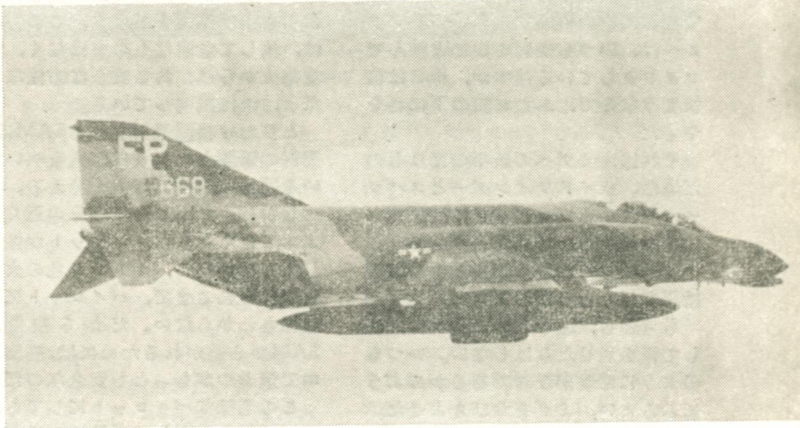
ロビンを助ける副司令官の座―ママウルフとでもいえるだろうか―は大柄でファントムのコクピットに入るときゅうくつそうなダニエル“チャッピィ”ジェイムズ大佐だった。

しかし彼の幼ない夢は，もっときゅうくつで，小さくて，山の頂から飛び上がるような，艦上機パイロットになることだった。というのも，チャッピィの家は，フロリダ州のペンサコラ海軍基地のすぐそばだったからである。しかし，彼の夢は無残にも打ちくだかれてしまった。チャッピィは黒人であり，第2次大戦当時の海軍航空隊は，白人だけに開放されていたからだった。

後年，ロビンもチャッピィも将軍となったが，ダニエル“チャッピィ”ジェイムズ将軍の場合，米空軍で2人目の黒人将軍となった点で，意義深いものがある。

ボールドミグスウィープ

1967年も明けて2日，ウルフパックは一斉にウボンを飛びたった。先



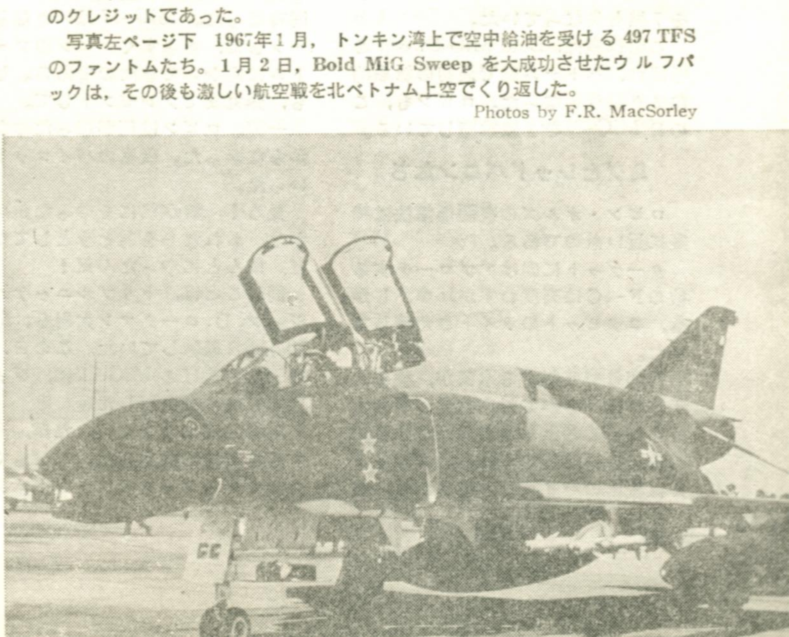
▲ウボンを離陸し爆撃に向かう433 TFSのF-4C

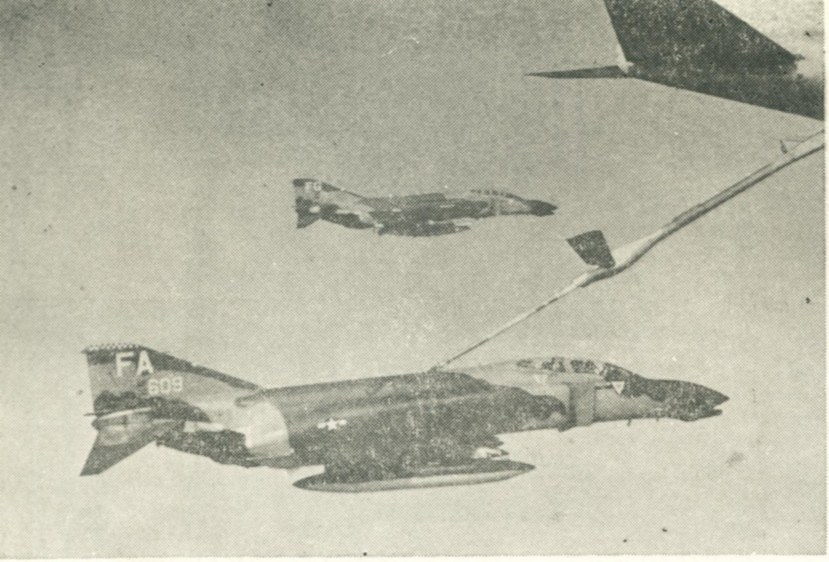
写真中　ロビンオルズはこのF-4C（63-7668）497TFSで67年1月2日ミグを1機撃墜した。

▼F-4C（63-7680）インテイクのベーンには2個のミグ撃墜マークが入っているが，そのうち1機はロビン・オルズによるものである。第2次大戦中，ヨーロッパで13機のドイツ機を撃墜したロビン・オルズは，ベトナム戦で計4機のミグを撃墜している。この記録は72年5月10日，海軍がエースを生むまで最高のクレジットであった。

写真左ページ下　1967年1月，トンキン湾上で空中給油を受ける497 TFSのファントムたち。1月2日，Bold MiG Sweepを大成功させたウルフパックは，その後も激しい航空戦を北ベトナム上空でくり返した。

Photos by F.R. MacSorley





頭を切って飛ぶのは，もちろんロビンオルズ大佐である。トンキン湾上で彼らに空中給油するKC-135のクルーは，いつも爆弾を山ほど積んでヨタヨタしている連中が，今日は軽快そうなので，ふとお腹の下に目をやった。

それは，ミグへの新年の贈りものだった。サイドワインダーとスパロー，それからガンポッドには弾丸がたっぷり，しかも全機。タンカーのクルーは，これから始まる空中戦の結果を思うと心がおどった。

もっとも，頭のよいウルフは，決して牙を見せたりはしない。いつものように爆撃が任務であるかのようにふるまい，ミグをおびきよせた。

ミグは，まんまとこの作戦にかかった。レッドリバーバリイの上空で，ウルフパックに襲いかかると，いつものようにあわてふためいて爆弾をばらまかず，即座に反撃してきたとき。ミグはウルフパックの計略に気づいた。しかしすでにMiG-21を7機も失なっていた。

この作戦は，Bold MiG Sweepと呼ばれ，ベトナム戦で最初の組織的なミグ狩りとなった。ロビンも，この日MiG-21を1機撃墜している。

ミグとレッドバロンたち

ロビン・オルズの夜間爆撃法は神業に近いものである。

ターゲットに向けアプローチする彼のF-4Cは高度わずか15m，しかも，コクピットのライトさえ消していた。

月明りで反射する水田が，彼の人工水平儀，やがて対空砲火が射ち上げられてくるともっと確かな水平儀の役目を果たしてくれる。スロットルは後席のパイロットにまかし，彼は操縦桿だけを握っていた。

ターゲットの直前で，高度を60mに引き上げ爆弾を落とす，この方式は，決して危険なものではなく，対空砲火から逃がれる安全な方法なのだと，彼は説明している。

とりわけ夜間発射されるSAMは．発射の瞬間とロケットが火を吹いている間は，遠くでもよく見える。

しかし，かんじんな自分の近くによってきたときは，ロケットが停止していて爆発し，オレンジ色の火の玉で包まれるまで，パイロットにはなにもわからない。だから夜間，SAMから逃がれるためには，高度15mで飛ぶのがもっとも安全なのだ。

この老練なパイロットにしても，ミグは，ときとして手強い相手だった。ある日，ロビンはMiG-17目がけてスパローを発射した。

彼は完全に命中すると思っていたし，速度をチェックする余裕もあった。マッハ1.2。ミサイルが白い尾を引いて，美しく加速して行くのと同時だった。MiG-17はいきなりターンして，まっすぐロビンのファントムに向かってきたのである。しかも，弾丸までプレゼントして。

一瞬，ロビンは何が起ったのかわからなかった。後席のパイロットにいった。

見ろ！　奴がなにをやったか判るか？　おれたちを射とうとしてたんだ。ほんとにやったんだ！

同じことは，トリプルニッケルのジョン．D．ローグマン大尉も，67年10月26日経験していた。この日，急降下して逃げるMiG-17に，ジョンはミサイルを発射した。

誘導は実にうまく行ったが，命中するまで待てなかった。なぜって？そのミグもジョンのファントムに向けて，いきなりターンし射ってきたからである。ジョンが180°旋回して，再び戻ってきたとき，MiG-17は，腹を上にしてダイブの最中だった。そのパイロットは，四角いパラシュートの下にぶらさがっていた。パラシュートの形で，味方でないことはすぐわかった。

その2日前，ビル．L．カーク少佐は，ハノイの上空で，MiG-21を相手に苦戦していた。このパイロットは5月13日，ビルがしとめたにMiG-17に比べベテランだったし，10分以上にわたってドッグファイティングと，ラットレースがつづけられた。

ビルのミサイルが近くで爆発し，ミグは急速にスピードが落ちていった。そして，やっとの思いで20㎜機関砲で撃墜したのである。

ビルは，完全にこのパイロットを尊敬していた。パラシュートで脱出したパイロットのまわりを旋回し，翼を振って合図した。彼も，ビルに向けて手を振ったので，無事なことがわかった。そして，もういちど翼を振って，ビルはウボンに向けて引き返していった。

エピローグ

ウルフパックは，多くのメダルをかち得たかわりに，17度線を越えた多くのウルフが二度と再び帰ってこなかった。

死んだもの，MIA（行方不明者），POW（捕虜）となって，ハノイヒルトンホテルに迎えられたもの。

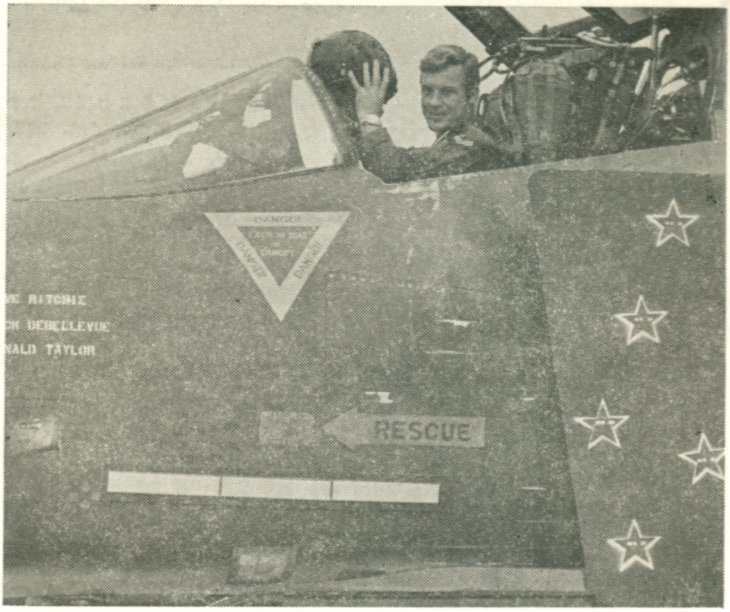
連中がタイで口ずさんだレッドリバーバリイの歌の一節，“ハノイヒルトン，魚の頭にまずいご飯”は，決して不意のもてなしでもなんでもなく，いつご馳走してもらえるかと皆思っていた。そんな可能性を17度線を越えるごとにだれもが予感した。

ジャングルに墜落した仲間，サバイバルラジオから聞えてきたものは，ピストルで敵と射ち合う音だった。彼は，二度と再びウルフの住家に帰ってはこないだろう。

ローリングサンダーのごとく，ウボンを飛立って行くファントムたち，そして，ローリングサンダーのごとく，一瞬にして消えてしまう仲間たち，しかし，ウルフパックは，決してこりはしなかった。

第8戦術戦闘機連隊ウルフパック，その東南アジアにおける作戦活動の多くは，いまもって厚いベールにおおわれている。

News



米空軍のエース，リチャードリッチィとチャールズ・デブルウブ両大尉のF-4D。コクピットに入っているのがリッチィ大尉

米空軍でもエース誕生

72年8月28日リチャード・リッチィ大尉は5機目のMiG-21を撃墜，海軍のR.カニンハム大尉，W.ドリスコル中尉につぐ3人目のエースとなった。

リッチィ大尉がタンサンニュットの第7空軍司令部で，この功績により表彰を受ける2時間前，つづく4人目のエースが北ベトナムの上空で誕生した。これはチャールズ・デブルウブ大尉で，リッチィ大尉と同じタイ，ウドン基地の432TRW，555TFS所属F-4D乗員である。

リッチィはAC(前席)デブルウブはWSO(後席)で，ともに同じF-4Dに乗って，5月10日と，7月8日にMiG-21を撃墜したこともある。

リッチィ大尉が撃墜したのはすべてMiG-21であり，7月8日には2機，撃墜している。

なお，空軍は海軍と異なり，カウンティングクープと呼ばれる戦勝記録方式をとっており，これによると，2人乗りのF-4でミグを1機撃墜すると，乗員たちのクレジットは各1/2を与えられることになっている。だからエースという個人的な問題を扱う場合，F-4乗員がカウンティングクープによってエースとなるためには，最底10機を撃墜しなければならないし，事実カニンハムとドリスコルのチームが5機撃墜したとき，米空軍は彼らは2 1/2を撃墜しただけで，エースではないといったものである。だから，空軍のF-4乗員たちが5機撃墜を記録したとき，彼らをエースと呼ぶかどうが，非常に興味がもたれていた。

ウィリアム・テル

米空軍防空軍団(ADC)の射撃競技大会“ウィリアム・テル”が9月11日から25日まで，フロリダ州ティンドル空軍基地で開かれた。参加したのはF-102とF-106装備10コ飛行隊である。ADC　2, 5, 87, 95, 318, 460FIS　ANG　132, 134, 176, 179FIS

米空軍テイルコード改正

米戦術空軍のユニットアイデンティフィケーションコードレターズとして，米空軍機の部隊識別上，非常に便利だった2文字のアルファベットによる方式が変更されつつある。

これは，いままで各中隊別に与えられていたものが，各連隊別に統合しているもので，たとえばサウスカロライナ州マートルビーチ空軍基地の354TFWは，いままで所属3中隊がMB(355TFS), MN(356TFS), MR(353TFS)を使っていたが，新しいテイルコードシステムにより，中隊の区別なくMBを使用することになった。

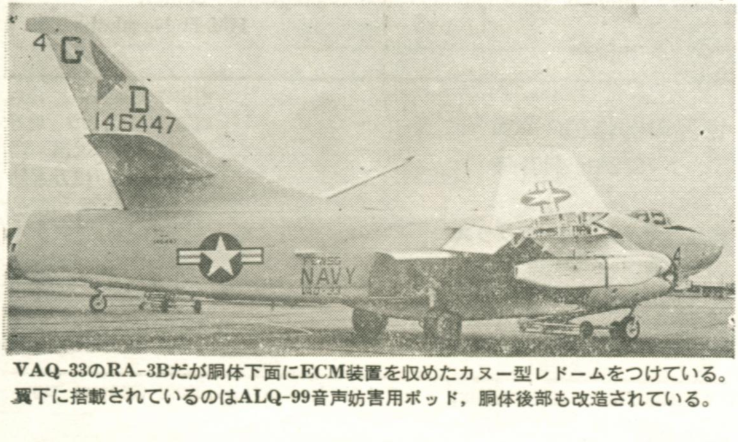
しかし，各中隊の識別カラー，赤黄緑はそのまま使用される。

現在までに判明しているウイングコードは次のとおりである。

FF／1TFW　F4E
マクディル空軍基地
AH／1SOW　A-1, AC-119, 130, etc.
ハールバートフィールド
SJ／4TFW　F4E
スイモアジョンスン空軍基地
GA／35TFW　F4C，D，E
ジョージ空軍基地
WA／57FWW　F-4, 105, 111
ネリス空軍基地
LA／58TFW　F-4C，D
ルーク空軍基地
DM／355TFW　A-7D，DC-130E
デビスモンサン空軍基地
JP／363TRW　RF-4C, B-57E
ショウ空軍基地

なおこの方式がTAC以外のPACAF，USAFE，AACでも採用されるかどうか，まだわからない。

（ロイ・ロック　ロスアンジェルス）



VAQ-33のRA-3Bだが胴体下面にECM装置を収めたカヌー型レドームをつけている。翼下に搭載されているのはALQ-99音声妨害用ポッド，胴体後部も改造されている。

世界の傑作機 エプロン apron

ドイツ機ファンからひと言

1972年の「世界の傑作機」の目録を見てがっかりしました。ドイツ空軍のFw190，Me109が出ているにもかかわらず，電撃作戦の主役ともいうべき，ユンカースJu87がありません。これは，たいへんなミスだと思います。このJu87の伝説的な威力を，もう一度見なおしてほしいものです。

なお，この雑誌の値段ですが，品質の向上のため，300円くらいまでなら，あげてもやむをえないと思います。　（高松市　独空軍のファン）

■というわけで，来月号はこの有名なJu87をとりあげることになりました。雑誌の値段については，読者の皆さまから，よく値上げしてもよいから，もっと写真ページや記事，図面をふやして欲しいというざ注文がまいります。

8月号から8ページ増やし，本号では裏表紙もカラーとしました。もちろん多くの費用がかかります。しかし当編集部ではよい雑誌を，しかも安く読者の皆さまに提供することが一番のサービスだと信じており，安易な値上げは避けております。今後ともこの方針に変わりはありません。しかし傑作機は読者の皆さまとともに作って行く雑誌です。もし皆さまの中で，図画，写真，記事などに特殊な能力をお持ちの方は，ぜひご一覧ください。当編集部は協力者を求めています。

現用機ファンから――

「世界の傑作機」のうち，現用機ファンである小生にとりまして「F-4Eファントム」，「A-6イントルーダ」および「A-7コルセアⅡ」は，非常に貴重な存在です。いままでのシリーズは，ほとんどが第2次大戦機で占められておりますが，現用機愛好者は大戦機ファンと負けないぐらい多数いるものと確信します。

いままで上記3機種だけではまったくもの足らず，これからは現用機もどしどし特集していただきたいのです。

- A-4スカイホーク(E，F，G，HK型を中心に
- F-104スターファイター
  (中心はC，G，J型)
- ミラージュⅡおよび5
  (中心はⅢC，ⅢE，ⅢO，ⅢCZなど)
- MiG-21，フィアットG.91等々

以上，プラスチックモデル・ファンに対する考慮から，各国使用機の塗装説明とカラー写真をぜひとも載せてください。　（東京　M.H.）

■A-4の特集はいかがでしたか？

編集あとがき

★　A型からN型まで，加えて練習型TA-4と，これだけのバリエーションをこのスペースに収めるのはたいへんでした。そのうえ，山と積まれた写真の中から60枚を選び出すのが一仕事で，とにかく塗装とマーキングのファンにはご満足いただけるものが出来たと思っています。

★　9月号から34と35ページにわたる大きなカラー写真を掲載していますが，中心のピン2コをはずすとポスターになります。ぜひお試しください。

★　73年1月号からのは，アッと驚く内容となります。そこで皆様の希望されることがありましたら，このチャンスを逃さず，世界の傑作機「エプロン」係までお知らせください。傑作機は読者が作る雑誌です。

★　秋も深まってきます。秋晴れの1日，カメラでもぶら下げて飛行場に行ってみませんか？

次号予告

12月号はお待ちかねのユンカースJu87シュツーカです。〝ドイツ軍のゆくところシュツーカあり〟とまでいわれ，第2次大戦初期に電撃作戦の主力として活躍しました。　11月10日発売の予定です。

I with to express my personal appreciation to the following indivisuals and organizations for their efforts in providing the photograph and information contained in this brochure.

K.W. Buchanan, H. lCohen, D.A. Kasulka, Roy Lock
F. R. Mac Sorlex, R. J. Mills, Jr. (Capt. USAF) W.H. Strandberg, Jr.
Douglas Division. McDonnell Douglas Corp., Department of the Navy Office of Information, Naval Photographic Center.

Hideki Nagakubo

愛読者のみなさまにお知らせ

9月号から58ページの下に「愛読者サービス券」が付いておりますが，この券を全部（4カ月分）まとめて送っていただいたかたに，抽せんで，イギリス製の古典機ポスターその他，すばらしい景品をさしあげます。詳細は12月号に発表する予定です。

世界の傑作機　No. 31
1972年　11月号

特集　マクダネル・ダグラス
A-4 スカイホーク

© 株式会社 文林堂　1972年

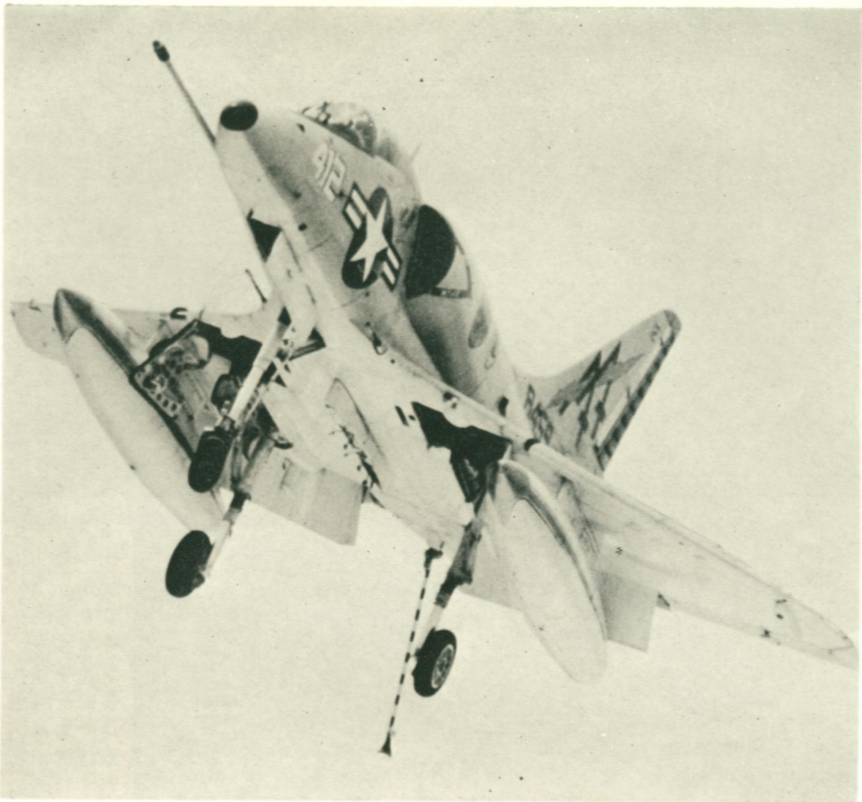
定価230円

本誌掲載の写真・図面・記事の無断転載を禁じます。

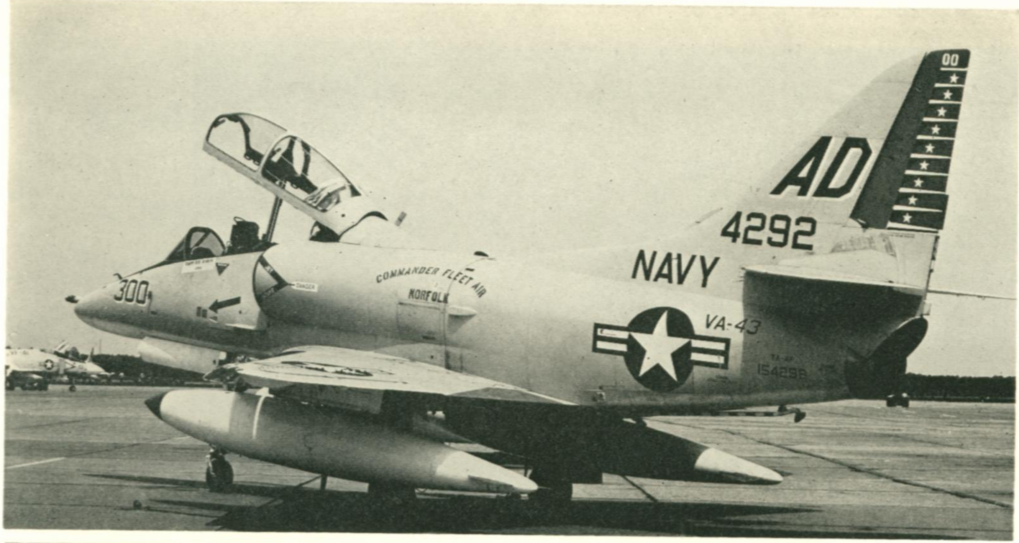
昭和47年10月25日　印刷
昭和47年11月10日　発行
編集人　岩田　尚
発行人　戸田万之助
印刷所　三光工芸印制所
株式会社　アリキ
株式会社　真珠社
発行所　株式会社　文林堂
東京都千代田区神田神保町1-55
郵便番号(101)　電話(03)(291)9337

〈予約申込みについて〉本誌ご購読の直接申込料は，3カ月分680円，6カ月分1,350円（送料共）です。

世界の傑作機
愛読者サービ

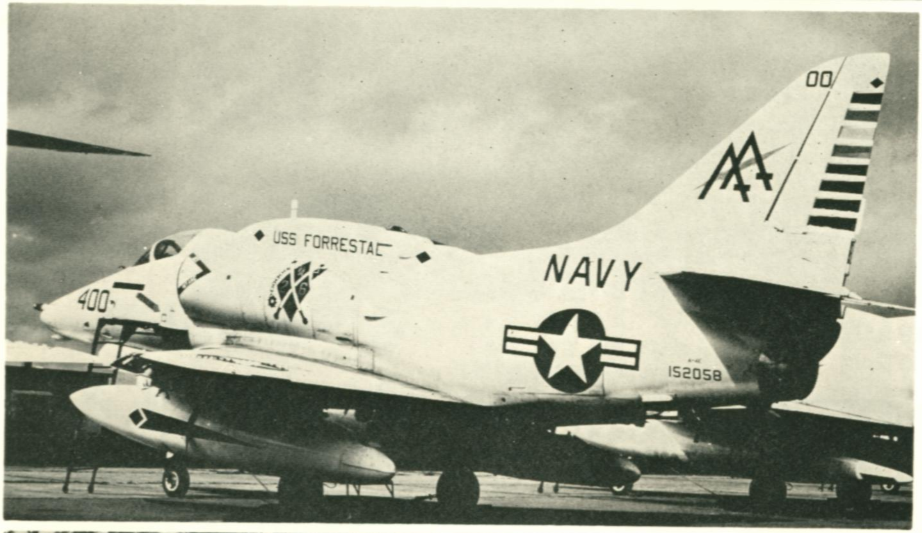


スコードロン


00
AD
4292
NAVY
COMMANDER FLEET AIR
NORFOLK
300
VA-43
TA-4F

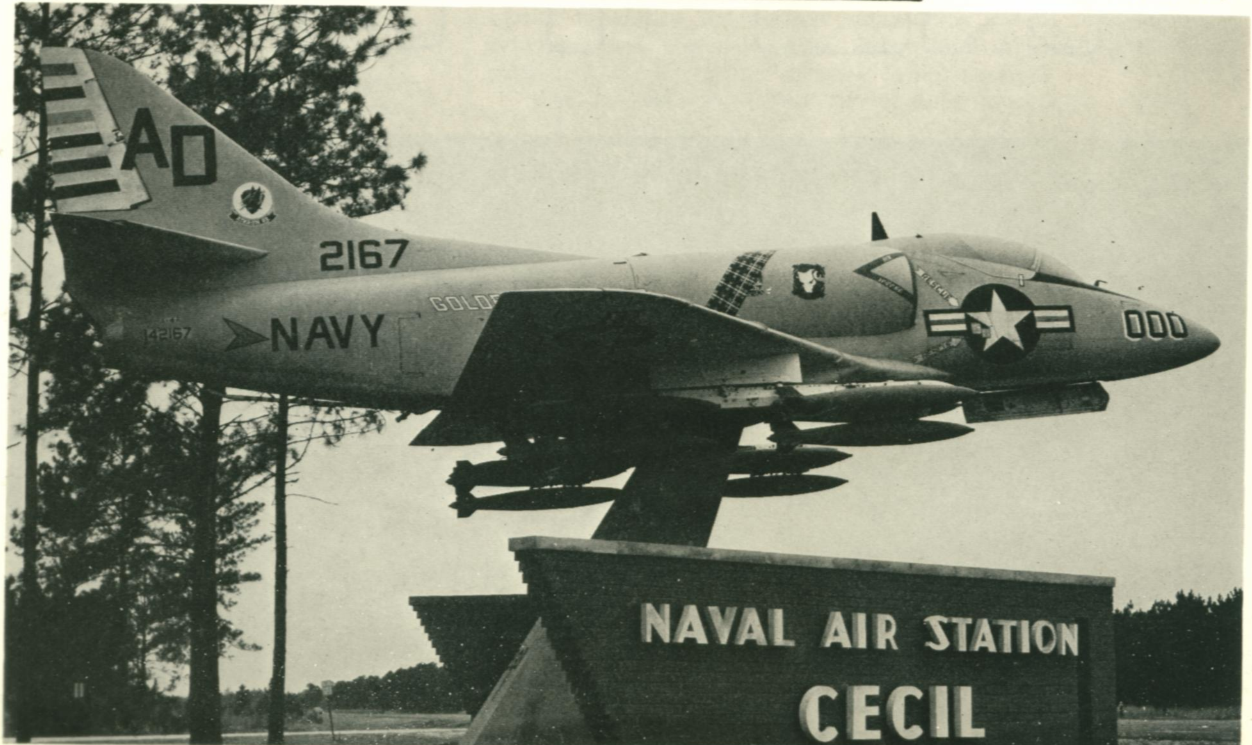
◀ Commander Fleet Air Norfolk（ノーフォーク艦隊航空司令官）のTA-4F，VA-43の所属機で塗装はブルーのラダーに白星。スポイラの上面をグレイで三角形に塗ってあるのはすべり止めのため。もしハシゴがなくてもタンク→スポイラ→翼上面→機銃の爆風除け，の順でコクピットに入ることができる。

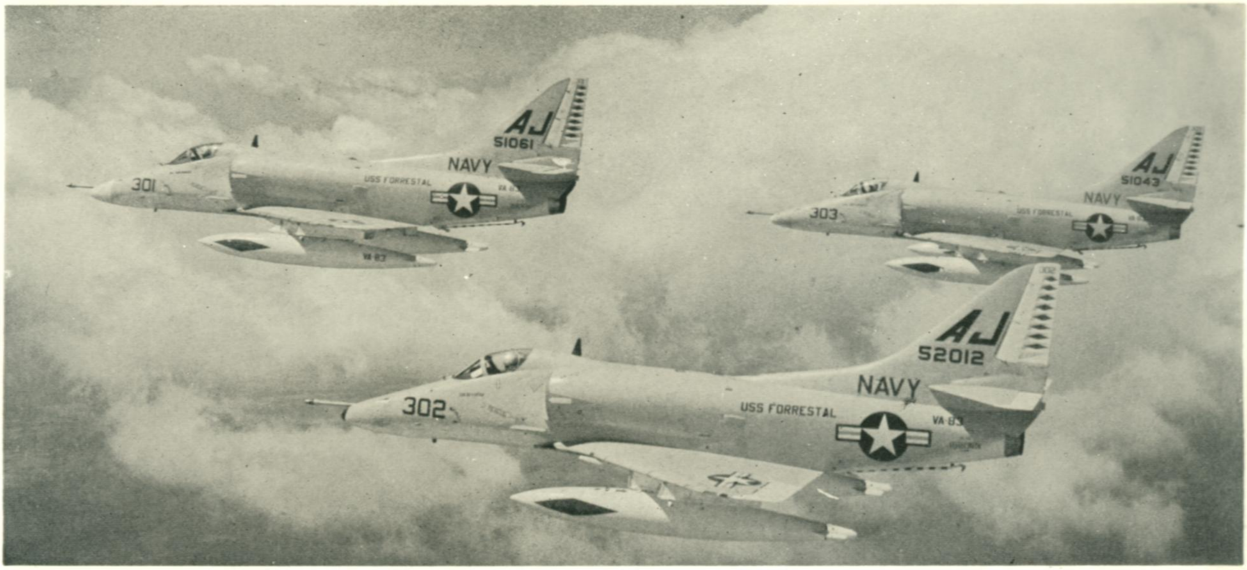
Photo－F.R.MacSorley


00
AA
USS FORRESTAL
NAVY
400
152058

◀ カラフルなCVW-17のCAG機。ケーグとはCommander Attack Carrier Air Wingの略で，機番号に００を使うためダブルナッツとも呼ばれる。０００はトリプルナッツと呼ばれ，これらのほとんどが各飛行隊色で塗り分けた派手な機体である。ただしケーグ機は，各飛行隊が司令官に対し敬意をあらわすために作る伝統的なものであり，決して司令官が乗るために作るものではない。所属はVA-216でラダーは上から順に黒のダイヤ，赤，黄，水色，金，緑，黒，紺，茶の各色，AAの文字にかかる電光と胴体のVA-216の文字は金，その他のマーキングは黒である。

Photo－Roy Lock


AD
2167
NAVY
000
NAVAL AIR STATION
CECIL



301
AJ
51061
NAVY
USS FORRESTAL
303
AJ
51043
NAVY
302
AJ
52012
NAVY
USS FORRESTAL
VA-83

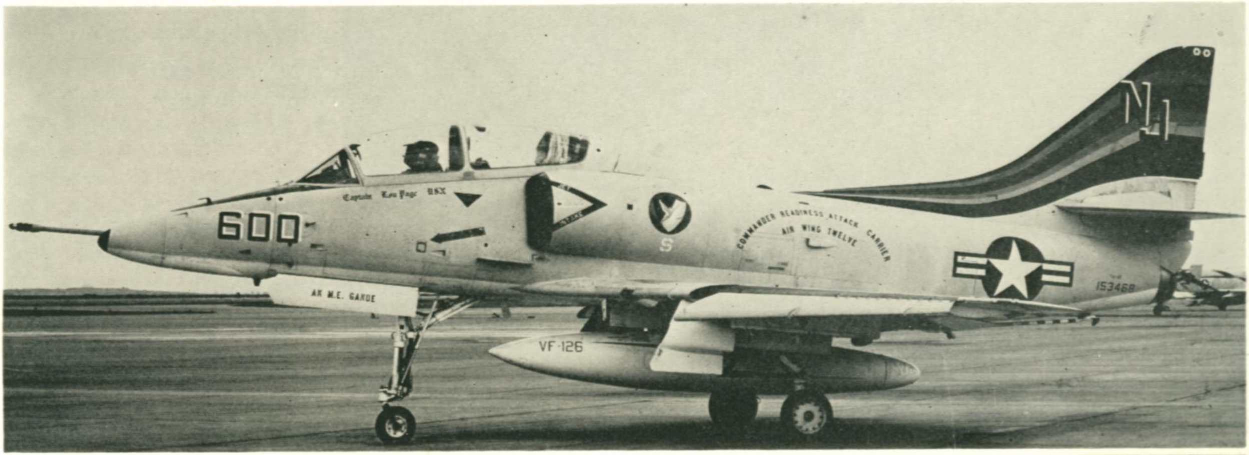
(上)　ヴァージニア州の南西部を飛行するVA-83のA-4E，マーキングはすべて青である。

(中)　ポップアートのTA-4F。Commander Readiness Attack Carrier Air Wing-Twelveとは70年に解散してしまった第12空母訓練攻撃航空団の司令官という意味で機体の所属はVF-126，この派手な機体の所有者ルーページ大佐は65年6月17日，北ベトナム上空で米軍パイロットとして初めてMiG-17を撃墜している。その当時は空母ミッドウェイのVF-21司令官で中佐だった。だから彼のプレーンキャプテンは，このようなとびきり派手なデザインを考えたのだろう。尾翼は上から順に黒，黄，紺，茶，金，水色，緑，赤，黒の順で塗り分けてあり，胴体のエンブレムは黄色の円に黒と水色のプラック，白とグレイの鳥である。

Photo－F.R.MacSorley

(下)　Commander Fighter Wing-One（第1戦闘機航空団司令官）のA-4C。FW-1は71年にオシアナで誕生したF-4だけの航空団であるが，標的曳航を供給するVC-2も編入されている。

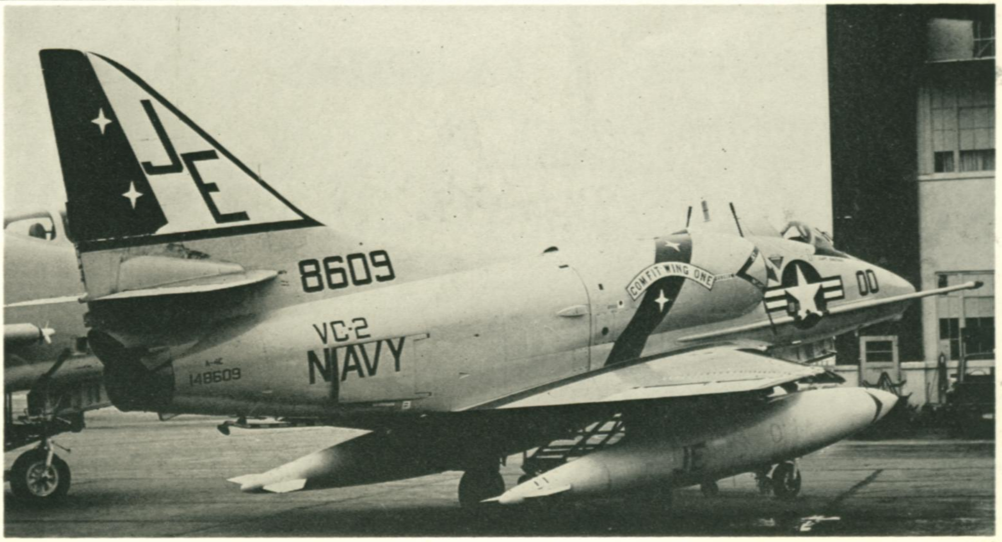
Photo－F.R.MacSorley



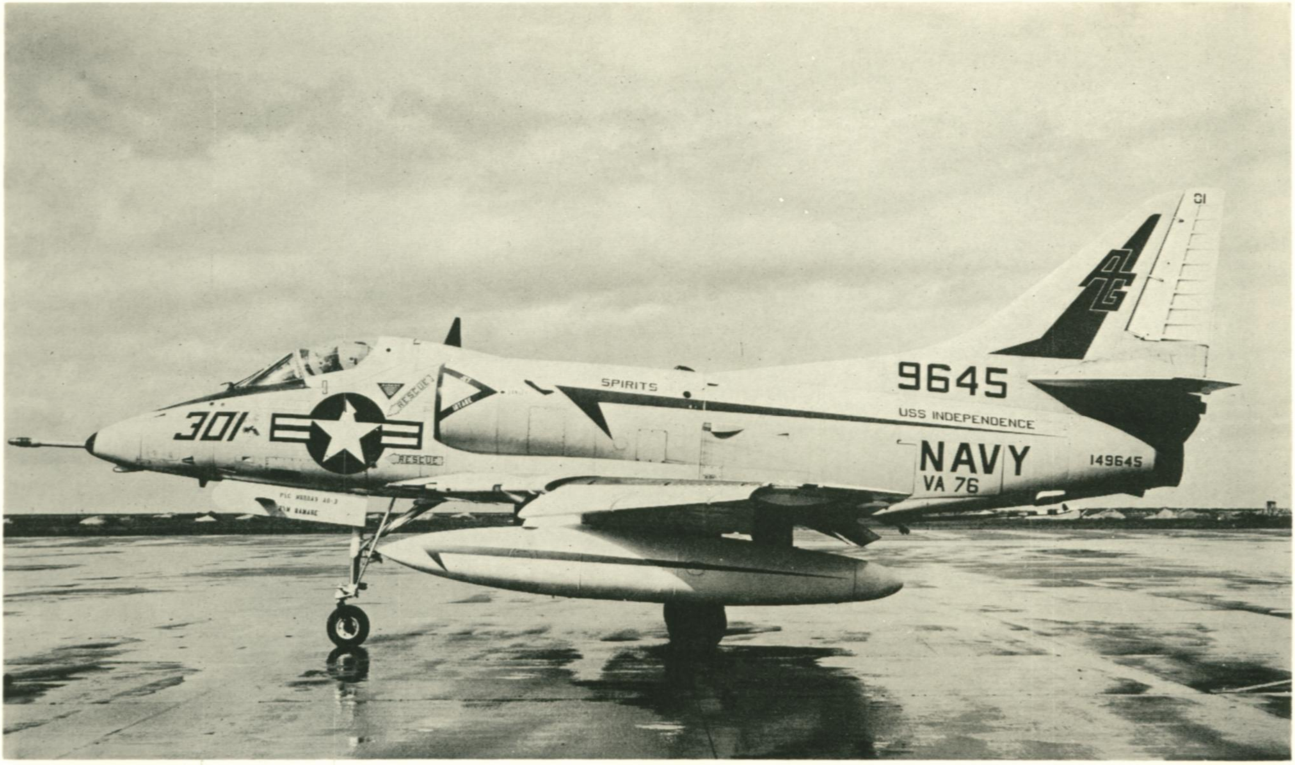
NJ
600
Captain Lou Page USN
COMMANDER READINESS ATTACK CARRIER
AIR WING TWELVE
S
153468
VF-126

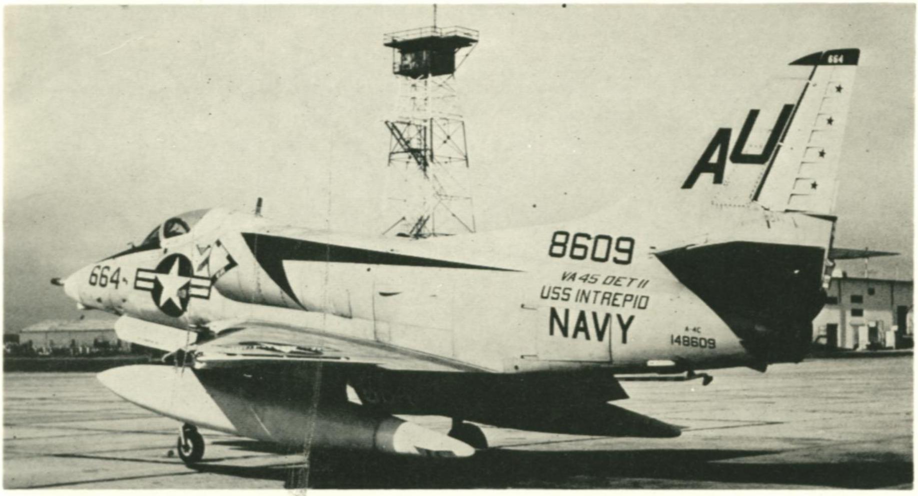
◀　フロリダ州ジャクスンヴィルのスーシルフィールド海軍航空基地でゲートに飾られているA-4B。スーシルフィールドは大西洋に展開する軽攻撃機のホームベースで，A-7が導入されるまでスカイホークのVAはすべてここに駐留していた。

垂直尾翼のエンブレムはVA-82，胴体後部のはVA-81，側面のタータンチェックの帯はVA-46，それにかかるエンブレムはVA-45とVA-83，Golden Warriorsの文字はVA-82をそれぞれ表わしている。



JE
8609
VC-2
NAVY
148609
COMFIT WING ONE
00


301
RESCUE
SPIRITS
9645
USS INDEPENDENCE
NAVY
VA 76
149645
AG

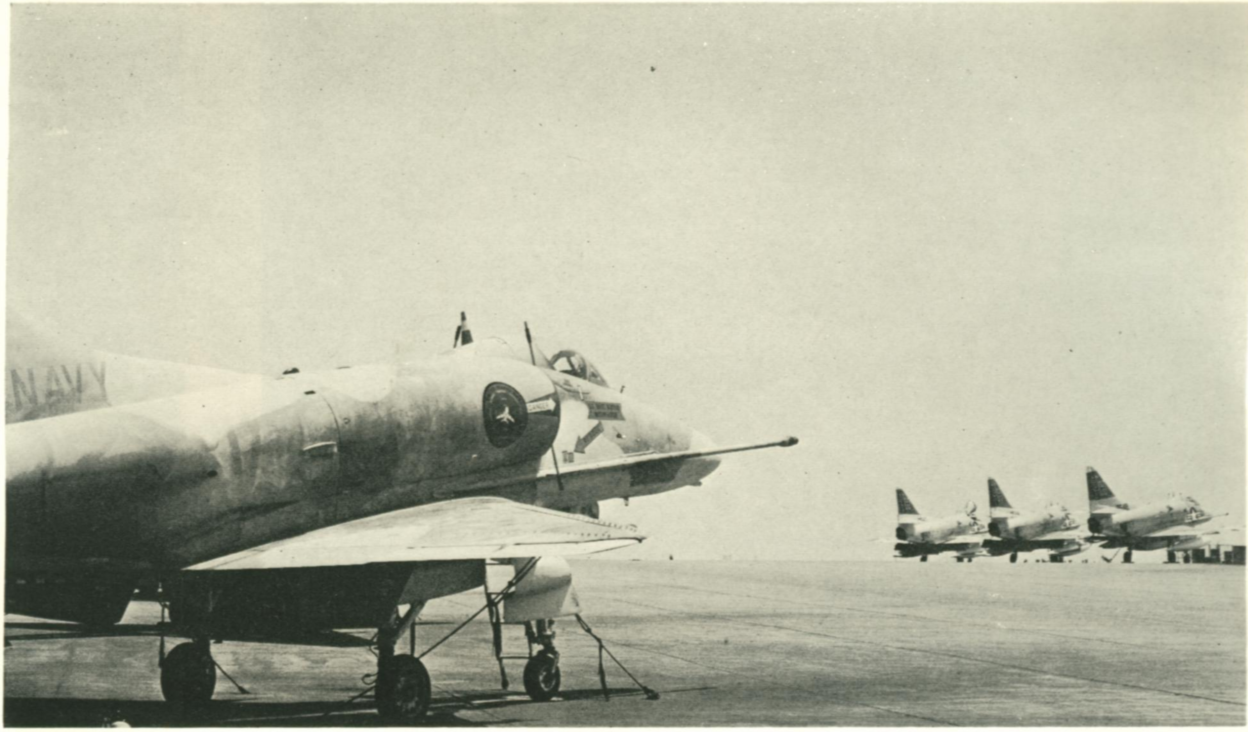

AU
664
8609
VA 45 DET II
USS INTREPID
NAVY
A-4C
148609

A-4 が戦闘機として使われたのは，なにも対潜空母だけとは限らない。ミグの挑戦を受けて変身したのもあれば，ファントム相手にミグ戦闘機役をやらされたのもある。

▲ 67年5月1日，VA-76のT.R.シュワルツ少佐はMiG-17を1機撃墜したが，VA-76はこれを記念して所属機全部にこのようなミグのマークを赤で描き込んだ。これは最初で最後の米海軍A-4によるスコアである。 Photo—Roy Lock

▼ 対潜空母防空用として編成されながら本来の任務に使われることなく消えてしまったVSF-1のA-4C。 Photo—Roy Lock

513
AG
8553
USS INDEPENDENCE
NAVY



▲ VF-126のA-4Eマングース，向こう側はVC-7のA-4C。このカムフラージはタン（FSC No.20400），ブラウン（30140），グリーン（34079）の各色で，ガルグレイの上にタッチアップしたもの。いずれにしてもスターマークがまったく描いていないというのは不思議である。機首の黄色い帯にはパイロットの名と機体のニックネ--ムが記入されている。4号機は“Bush Whacker”（ゲリラ兵）。

Photo－Roy Lock

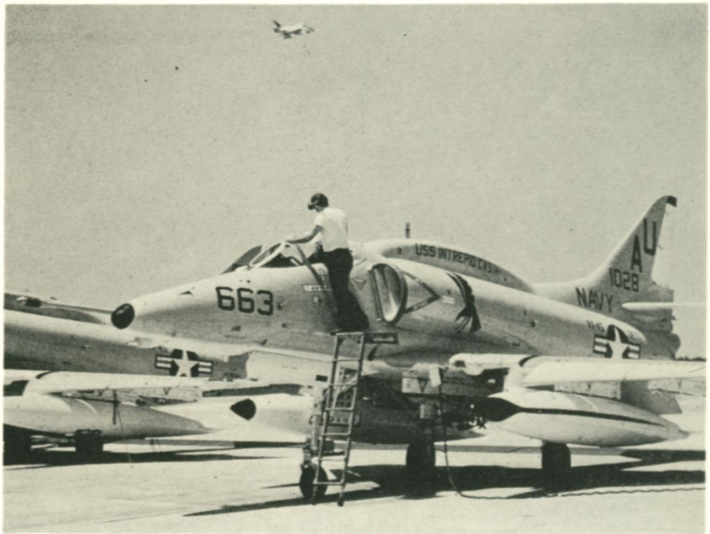
▼ VF-126の司令官機，ニックネームは“BacK Shot”，向こう側は水色の迷彩塗装をしたマングース“Spider”である。機銃とパイロンがはずされているのは抵抗と重量を減らすためで，もちろんハンプバックのA-4Eはこの用途には使えない。

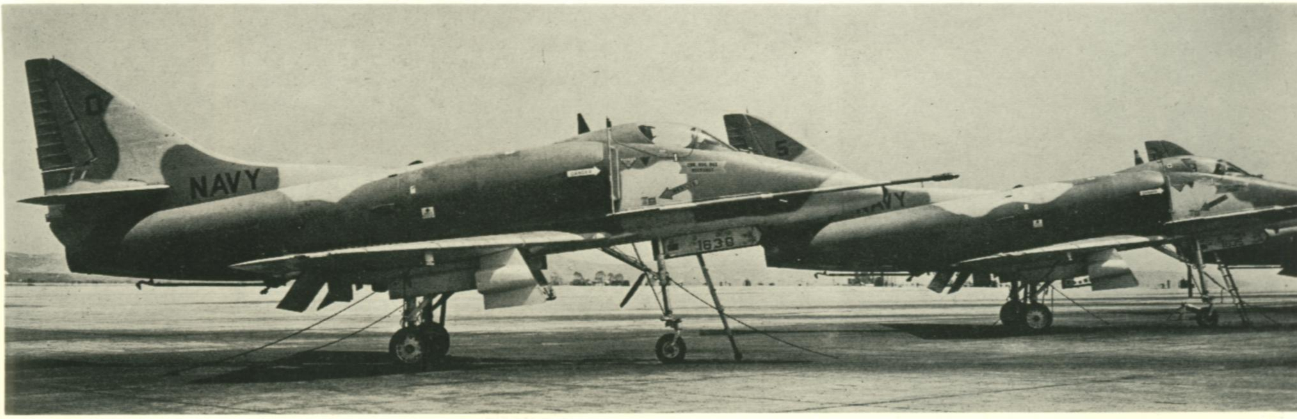
Photo－Roy Lock

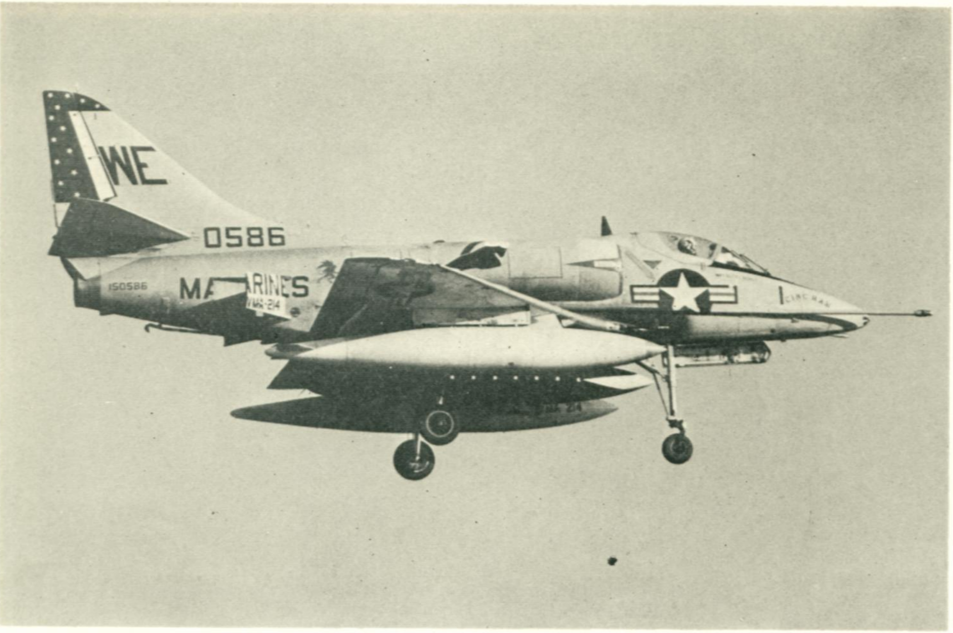
▶ 72年VA-45からCVSG-56へ派遣されたA-4E。任務はもちろん対潜空母CVS-11イントレピッドの防空用である。マーキングはすべて紺。

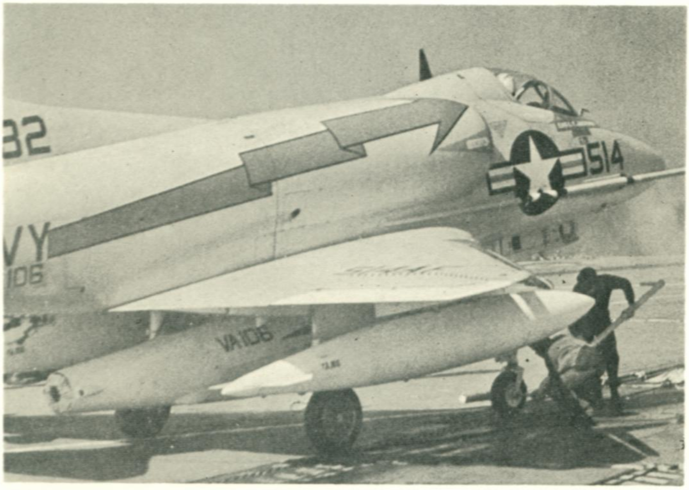
Photo－K.Buchanan

◀ これもVA-45Det.11のA-4C。イントレピッドへは4機派遣されたが，E型とC型の混成で，マーキングもすべて違っていた。 Photo－K.Buchanan






WE
0586
150586
MARINES
VMA-214
CINC RAM

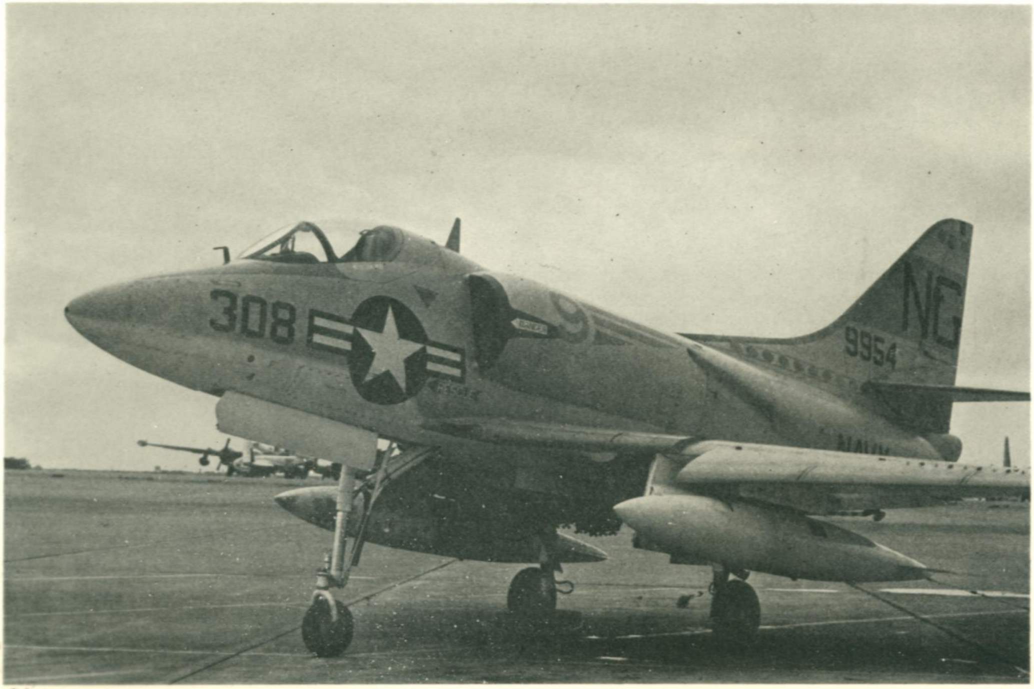

32
514
VY
106
VA106

▲ VMA-214の司令官機CINC RAMとはCommander in Chief（最高司令官）とRam（雄羊）を組み合わせたもので，VMA-214 Black Sheepのボスを意味している。写真 井口 素

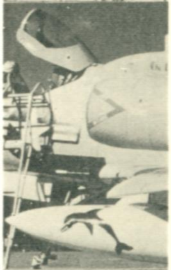
◀ 胴体に大きくライトニングを描いたVA-106のA-4B。

Official U.S.Navy Photo

▼ 最初に太平洋へ配属されたVA-93のA-4A。93の親部隊CVG-9はすべて同じデザインのマークをつけていた。93の場合は水色である。

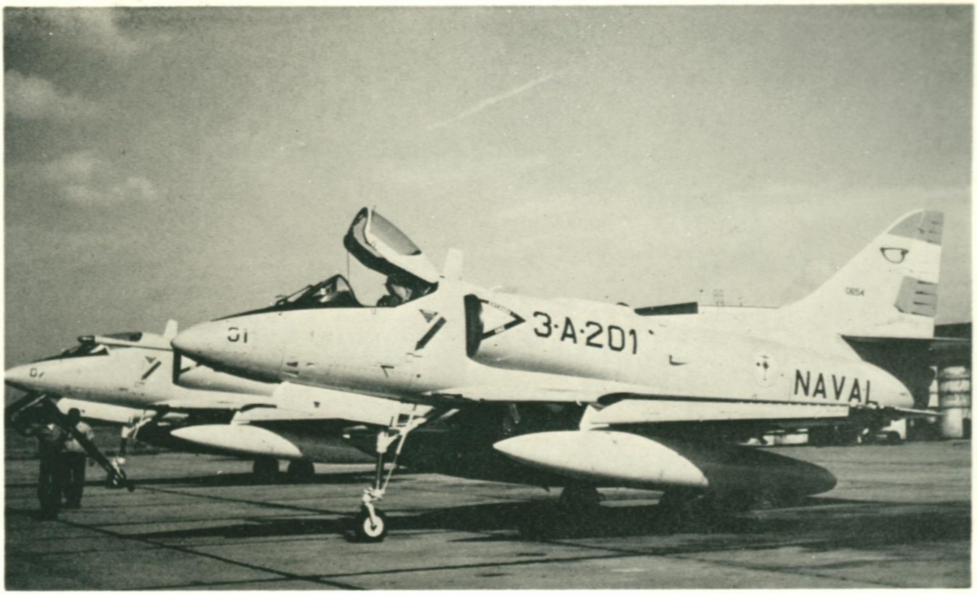

308
NG
9954
NAVY

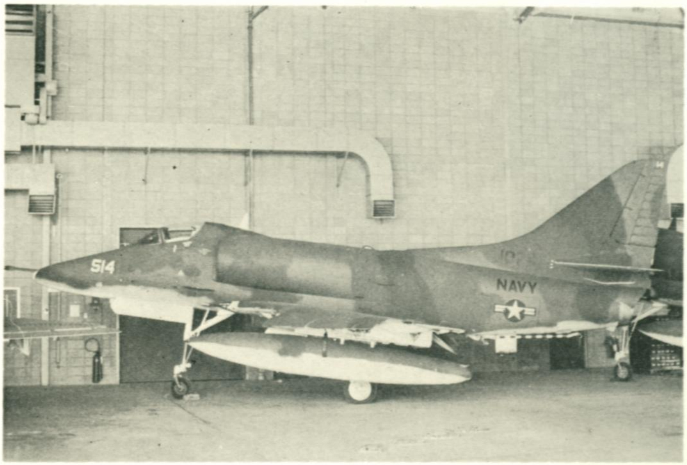
SW
ES
149617



CN
4630
MARI

EG
YU
2857
02
QG
7822
MARINES
9508
USS ENTERPRISE
VA-93
NAVY
12
WE
497


3-A-201
NAVAL



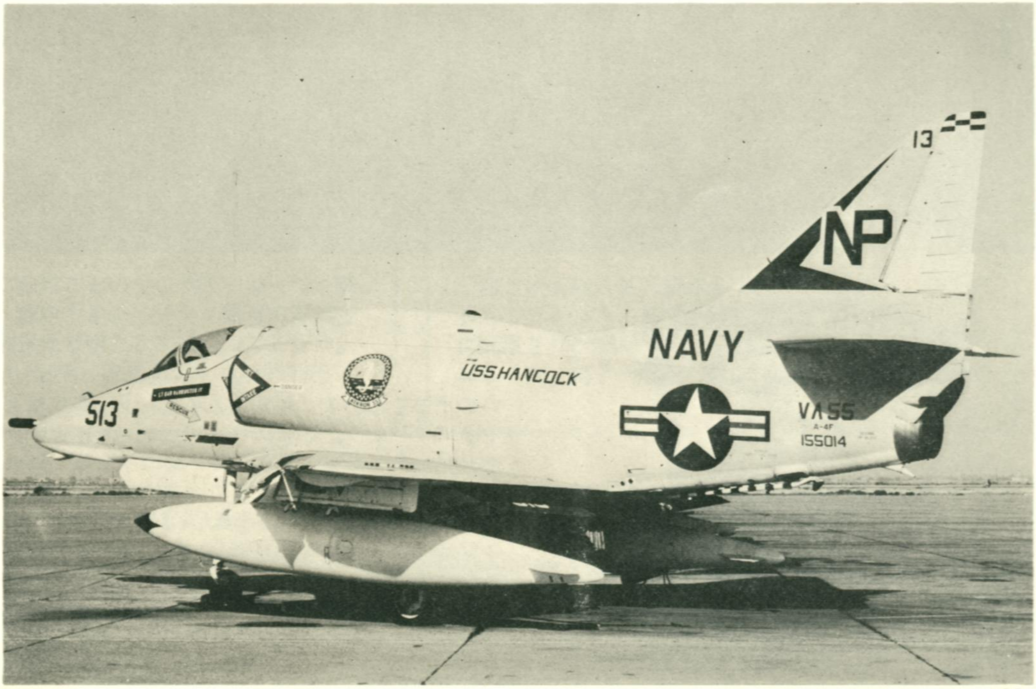
▲　アルゼンチン海軍のA-4B。マークは水色。アルゼンチン空軍のA-4Bは迷彩塗装を施こしている。

Photo－K.Buchanan

▶　空母コンステレーションのVA-155所属A-4E。このカムフラージは実際にベトナム戦で使用され効果があったものの，取扱い上不便なため66年夏頃までに廃止されてしまった。　Photo via G.Joos

▼　米海軍最後のA-4実戦飛行隊になると思われるVA-55のA-4F。

Photo－Roy Lock


13
NP
NAVY
USS HANCOCK
513
VA-55
A-4F
155014

NH
02
47836
VA113
NAVY
302
836
NH
07
48439
VA113
NAVY
307
47841
VA113
NAVY
304
841

CARRIER AIR WING 3

いかがでしたか？　A-4スカイホークを再認識された方も多いでしょう。最後にクイズをさしあげます。64～65ページ中央にある2本の細長い帯の中には，計14コ飛行隊分のA-4部分写真が入っています。この飛行隊名すべてを正確に判定された方全員に，すばらしいVA-76のA-4Cカラー写真，六ッ切をお送りいたします。期限は73年1月5日まで。ハガキで世界の傑作機A-4クイズ係までおよせください。もし正解者がいらっしゃらない場合は，正解数の多い方から順に5名の方にお送りいたします。

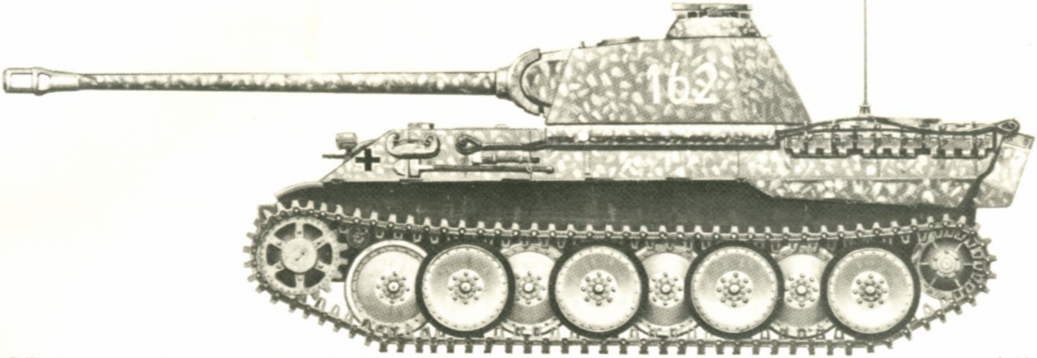
★戦車シリーズ★

アメリカのフェイスト出版社より刊行された“パンサー”の日本語版です。写真説明も補足され、内容が充実しました。

好評の戦車シリーズ　好評発売中

第2次大戦のドイツ戦車

パンサー戦車



A4変型判　総アート56頁　定価400円　送料110円　東京都千代田区神田神保町１の55　㈱文林堂

●第２次大戦のドイツ戦車

タイガー戦車写真集

その名も“タイガー”，ドイツのⅥ号重戦車の特集です。第２次大戦におけるドイツ最強の戦車。今回，A4の大判になって登場しました。

●Ａ４判　総アート96頁　定価980円　送料110円

●第２次大戦のドイツ戦車

４号戦車と軍用車両

世界にその名も高いドイツの“４号戦車”の数々を，鮮明な写真に託してファンの皆様の許に届けます。そして，同時に活躍した軍用車両も一緒に。

●Ｂ５判　総アート104頁　定価900円　送料110円

●第２次大戦　アメリカの戦車

Ｍ４シャーマン戦車

今日まで発表されたことのないM4シャーマン戦車の写真を含め，数かずのシャーマン戦車の写真を掲載しました。貴重な資料として役立つでしょう。

●B5判　総アート128頁　定価930円　送料110円

●第２次大戦以後

世界の戦車

第２次大戦以後の世界中の戦車を集録，カラー写真も８頁となり，鮮明な写真をもとに，データを主に解説された戦車ファン必携の書です。

●Ｂ５判　総アート128頁　定価930円　送料110円

★弊社発行の図書入手ご希望の方は，もよりの書店，または下記宛ご注文下さい。直接当社へご注文の際は，定価と送料（送料付記のないものは定価のみ）を合算のうえ，現金書留便にて下記宛にお申し込み下さい。

株式会社　文林堂
〒101　千代田区神田神保町１—55
電話（03）291-9337・294-6281

昭和47年10月25日　印刷・昭和47年11月10日　発行
昭和47年2月21日　国鉄首都特別扱承認雑誌　第878号
昭和47年7月12日　第三種郵便物認可

1972年11月号　世界の傑作機　NO. 31
株式会社　文林堂

世界の傑作機

FAMOUS AIRPLANES OF THE WORLD

McDONNELL DOUGLAS A-4 SKYHAWK

NO. 31

WARNING
LT BARTHOLOMEW
2
DANGER
JET INTAKE
512
RESCUE

BUNRIN-DO

定価　230円
雑誌コード　5713-11